

HISTOIRE FINANCIÈRE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

A. DE LAVELEYE.

(TOME PREMIER.)

Gall. g. 155^m in 4^o

Lardye

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PAR

A. DE LAVELEYE

INGÉNIEUR CIVIL

Rédacteur en chef du *Moniteur des Intérêts Matériels*.



BRUXELLES

CHEZ LES

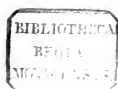
PRINCIPAUX LIBRAIRES

PARIS

LACROIX & BAUDRY

QUAI MALAQUAIS, 15

1860



PRÉCIS HISTORIQUE

AVANT-PROPOS

Dans un premier mémoire concernant les faits principaux de l'histoire financière des chemins de fer (1) depuis leur origine, j'ai exposé brièvement leur développement successif dans tous les pays et les résultats financiers auxquels on est parvenu.

Dans cet exposé très-succinct les chemins de fer de tout un pays étaient considérés en masse. Il est donc nécessaire d'entrer dans des détails plus circonstanciés si l'on veut connaître l'histoire spéciale des chemins d'une contrée déterminée; c'est pour satisfaire à cette exigence relativement à la France que j'entre dans les détails qui suivent :

C'est en France que fut établi le premier chemin de fer construit sur le continent européen.

En 1825, — deux ans après la concession du premier chemin anglais destiné au service public, — le gouvernement français accorda à des particuliers l'autorisation de construire un chemin de fer de Saint-Étienne à Andrezieux; il fut livré à la circulation en 1828.

Peu d'années après furent menés à bonne fin les chemins de fer de Saint-Étienne à Lyon et d'Andrezieux à Roanne.

Cependant la construction des chemins de fer languissait, et dix ans après la première concession octroyée, c'est-à-dire à la fin de 1832, on n'avait encore livré à la circulation que 54 kilomètres sur 142 qui avaient été concédés; les capitaux engagés s'élevaient approximativement à 47 millions, sur lesquels 10 seulement étaient dépensés.

Les dix années suivantes, de 1832 à 1842, furent stérilement employées en discussions sur la question de savoir qui, de l'État ou de l'industrie privée, serait chargé de l'exécution des voies ferrées. Résolue tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, le temps s'écoulait inutilement, à tel point qu'à la fin de 1841, la France n'avait encore entrepris qu'un petit nombre de chemins de fer, dont l'ensemble se montait à 885 kilomètres, et encore n'y en avait-il que 567 livrés à l'exploitation.

Cependant les puissances voisines, la Grande-Bretagne, la Belgique, les États allemands, avançaient rapidement dans l'exécution de ces voies nouvelles que la France avait à peine abordées. C'est alors qu'apparut la loi organisatrice du réseau des chemins de fer français; elle porte la date du 11 juin 1842.

Les lignes classées par cette loi sont celles qui rayonnent de Paris sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes; — sur l'Angleterre; — sur la frontière d'Allemagne, par Strasbourg; — sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette; — sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Bordeaux et Bayonne; — sur l'Océan, par Nantes; — sur le centre de la France, par Bourges. Un amendement de la Chambre des députés y a ajouté deux grandes lignes transversales : de la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon, Mulhouse; — et de l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

La loi de 1842 portait en principe l'exploitation des chemins de fer par l'industrie privée, leur établissement étant en partie à leur charge, en partie à charge de l'État et des départements.

Les contrées traversées par les chemins de fer devant en retirer des produits immédiats et considérables, la loi appela les départements et les communes à concourir pour les deux tiers dans l'acquisition des terrains; le trésor public faisait l'avance des fonds; cette disposition de la loi fut abrogée le 19 juillet 1845.

L'État prenait à sa charge, en outre de la fourniture des terrains, les travaux de terrassements et des ouvrages d'art. La pose de la voie et l'achat du matériel étaient réservés aux compagnies.

Ainsi le trésor public consentait à faire toutes les dépenses essentiellement variables, ne laissant aux compagnies qu'à pourvoir aux dépenses qu'il était possible d'évaluer avec exactitude.

Cette combinaison permettait au gouvernement de limiter à un court délai la jouissance des compagnies; la Législature,

(1) Notes pour servir à l'histoire financière des chemins de fer. — Paris, 1858, Lacroix et Baudry.

en adoptant ce système général, autorisa le gouvernement à accorder les concessions dans des conditions de durée différentes, car les lignes à construire n'étaient évidemment pas toutes dans les mêmes conditions de succès.

A partir de cette époque, on se livra avec ardeur à la construction des chemins de fer, et de rapides progrès furent réalisés.

En 1846, on livra 439 kilomètres de chemins de fer nouveaux à l'exploitation; l'année suivante 510, en sorte qu'à la fin de l'année 1847 le réseau s'élevait à 1,850 kilomètres.

La crise financière qui suivit les événements de 1848 vint peser sur les chemins de fer, mais n'en affaiblit que momentanément les travaux; près de 400 kilomètres furent inaugurés pendant cette année.

En 1852, le gouvernement accorda un terme uniforme de 99 années aux compagnies qui avaient contracté pour un terme beaucoup plus limité; cette faveur, jointe à celle des travaux cédés gratuitement par l'État aux compagnies, les larges subventions qui leur furent octroyées et les encouragements de toutes natures que l'État a constamment donnés à cette industrie, la firent se développer si rapidement qu'à la fin de l'année 1858 le réseau exploité avait déjà atteint un développement de 8,600 kilomètres sur les 16,000 kilomètres concédés.

C'est encore vers cette époque que la fusion des compagnies devint plus active, et réduisit bientôt en six groupes principaux, exploités par autant de compagnies, la majeure partie des chemins de fer français.

D'après la nature des contrats de société, les faveurs accordées aux compagnies se déversent en entier sur les actionnaires (car les porteurs d'obligations n'ont droit qu'à un intérêt fixe), et comme ces faveurs sont considérables, les actions se sont élevées à un très-haut prix, jusqu'au double, au triple du prix d'émission, et même au delà.

Pour se réserver ces bénéfices le plus possible, les administrations ont créé un nombre si considérable d'obligations que le placement en était devenu à peu près impossible sans en avilir le prix.

D'un autre côté, on ne pouvait émettre de nouvelles actions venant partager les bénéfices avec les anciennes sans diminuer d'autant le cours de celles-ci.

Enfin les nouvelles lignes à construire, beaucoup moins heureusement situées que les anciennes, devaient affaiblir le produit kilométrique moyen, et par suite diminuer le rendement général des lignes exploitées.

Cependant la moitié du réseau concédé restait inachevé; c'est dans ces circonstances que le gouvernement est venu de nouveau au secours des compagnies, dans le but de les aider à réunir les capitaux nécessaires pour achever l'œuvre qu'elles ont entreprise.

L'ensemble des lignes concédées à chacune des compagnies est divisé en deux parties, appelées l'une *ancien réseau*, l'autre *nouveau réseau*; à ce dernier seulement est appliqué la garan-

tie de l'État, à raison de 4,65 p. c. pendant 50 ans, tant pour intérêts que pour amortissement.

L'on a conservé à l'ancien réseau, et pour chacune des compagnies, une moyenne kilométrique basée sur les résultats antérieurement constatés, augmentés dans une certaine proportion. Dès que les recettes excéderont la moyenne ainsi déterminée, tout le surplus sera reporté sur le nouveau réseau et viendra couvrir jusqu'à due concurrence la garantie de l'État.

Voici la position faite aux compagnies vis-à-vis de ses prêteurs nouveaux, c'est-à-dire de ceux qui prendront les obligations qu'elle émettra pour la construction du nouveau réseau: le taux moyen auquel ces obligations se négocient représente un intérêt de 5,75 p. c. L'État ne garantissant que 4,65, il faut que la Compagnie trouve 1 fr. 10 c. pour parfaire l'intérêt qu'elle doit à ses créanciers. Si le nouveau réseau ne fournissait pas ce surplus, ce serait l'ancien réseau qui suppléerait.

Au surplus, les clauses de ces diverses conventions sont détaillées dans chacun des chapitres relatifs aux compagnies signataires du nouveau contrat passé avec le gouvernement.

Le tableau suivant sert à résumer, à la date du 1^{er} février 1859, ce qui est relatif à cette manière de subdiviser les chemins de fer.

Situation des chemins de fer.

COMPAGNIES.	Ancien réseau.		Nouveau réseau.		Concessions éventuelles.		Total du réseau.	
	Conc.	Exp.	Conc.	Exp.	Concessions éventuelles.		Conc.	Exp.
Orléans	1,764	1,462	1,462	271	700	3,246	1,735	
Lyon, Méditerranée, Dauphiné	1,834	1,834	1,693	331	803	4,350	2,163	
Nord	967	925	418	*	300	1,585	925	
Est-Ardenne	983	918	1,313	849	30	3,350	1,767	
Ouest	1,192	1,166	1,112	17	*	2,304	1,185	
Midi	798	794	740	*	83	1,623	794	
Compagnies diverses	234	134	*	*	*	254	134	
Totaux	7,774	7,293	6,790	1,468	1,838	16,332	8,701	

Voici l'évaluation des sommes dépensées et à employer encore pour parfaire les constructions entreprises, non comprises les subventions du gouvernement.

Évaluation du coût des chemins de fer.

COMPAGNIES.	ANCIEN réseau.	NOUVEAU RÉSEAU.		TOTAL GÉNÉRAL des dépenses.	DÉPENSES PAIÉES des 31 déc. 1857.
		Concessions définies.	Concessions éventuelles.		
	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.
Orléans	445	601	214	1,260	517
Lyon, Méditerranée, Dauphiné	735	814	311	1,860	886
Nord	403	139	60	603	320
Est-Ardenne	310	505	17	832	578
Ouest	461	291	*	752	412
Midi	230	119	13	371	205
Compagnies diverses	72	*	*	72	52
Totaux	2,665	2,469	613	5,750	3,000

L'on voit, par cette rapide analyse, que l'inexpérience et les besoins du moment firent varier considérablement les moyens d'exécution : des lignes furent construites par l'État, d'autres par l'industrie privée, avec ou sans subvention ; de plus, l'État, dans la vue d'encourager l'industrie nouvelle, a fait des prêts remboursables de diverses façons ; les départements et même les villes ont fait des dons aux compagnies ; des fusions de compagnies ont eu lieu ; des obligations ont été créées tantôt pour compléter un capital devenu insuffisant, tantôt comme combinaison financière par laquelle on espérait une réalisation plus facile des capitaux ; rachat de lignes ; modification de concessions ; garantie d'intérêt, etc. Tous ces procédés si variés ont en pour résultat heureux le vaste développement des chemins de fer dont la France jouit actuellement ; mais, par contre, il en est résulté une complication considérable, qui rend très-pénible à suivre les phases financières par lesquelles les diverses lignes de chemins de fer ont dû passer.

Le tableau suivant donne, année par année, le développement des chemins de fer.

Tableau du développement des chemins de fer français.

ANNÉES.	LONGUEUR concedée.	LONGUEUR en exploitation à la fin de l'année.	Mis en exploitation pendant l'année.
	Kil.	Kil.	Kil.
1821	18	"	"
1822	18	"	"
1823	75	"	"
1824	75	"	"
1825	142	18	18
1826	142	18	0
1827	142	33	15
1828	142	51	21
1829	214	73	21
1830	214	142	67
1831	248	142	0
1832	292	161	19
1833	402	176	15
1834	1,026	243	67
1835	572	243	67
1836	884	430	137
1837	885	567	139
1838	2,995	597	28
1839	3,012	837	250
1840	3,964	829	2
1841	4,447	881	52
1842	5,608	1,320	430
1843	4,702	1,830	519
1844	4,716	2,222	392
1845	4,716	2,861	639
1846	4,716	3,015	132
1847	4,969	3,538	545
1848	6,914	3,872	314
1849	8,860	4,065	191
1850	9,315	4,662	599
1851	11,495	5,552	890
1852	12,090	6,236	674
1853	15,685	7,385	1,159
1854	16,130	8,668	1,285

Nous ajoutons ici, comme détails supplémentaires, la liste des inaugurations des diverses sections, en suivant l'ordre chronologique.

Liste de l'inauguration des chemins de fer français.

DATE de l'inauguration.	DÉSIGNATION DE LA section	ligne.	Longueur.
1828. 1 ^{er} octobre.	St-Etienne à Andrieux.	St-Etienne à la Loire	18
1830. 14.	Rive-de-Gier à Givors.	St-Etienne à Lyon.	21
1832. Avril.	Givors à Lyon . . .	Id.	15
1833. Id.	Rive-de-Gier à St-Etienne	Id.	21
1834. Février.	Andrieux à Roanne . .	La Loire	67
1837. 26 août.	Paris au Pecq	Paris à St-Germain .	15
1838. 21 octobre.	Abcou à St-Waasi . . .	Mines d'Anzin . . .	15
1839. Mars.	Montpellier à Cette . .	Montpellier à Cette .	27
" 2 août.	Amiens à Versailles . .	Paris à Versailles (rive droite).	19
" 12 septembre	Mulhouse à Thann . . .	Mulhouse à Thann . .	21
1840. 19 août.	Alais à Beaucaire . . .	Mines de la Gr. Combe et chemin du Gard .	72
" 10 septembre	Paris à Versailles . . .	Paris à Versailles (rive gauche) . . .	17
" 20 septembre	Paris à Corbeil	Paris à Orl. et Corbeil .	31
" 18 octobre.	Benfeld à Colmar . . .	Strasbourg à Bâle . .	39
" 23 octobre.	Mulhouse à St-Louis . .	Id.	34
1841.	Alais à la Grand-Combe et embranchement à Benfeld	Mines de la Gr. Combe et chemin du Gard .	17
" 1 ^{er} mai.	Kenigsbotten à Benfeld	Strasbourg à Bâle . .	37
" 7 juillet.	Bordeaux à la Teste . .	Bordeaux à la Teste .	1
" 15 août.	Lezmar à Mulhouse . .	Strasbourg à Bâle . .	42
1842.	St-Waast à Anzin . . .	Mines d'Anzin . . .	1
" Novembre.	Lille à la frontière . .	L'Etat antérieurement à la concession . .	27
1843. 5 mai.	Juvisy à Orléans	Paris à Orl. et Corbeil .	102
" 9 mai.	Colombes à St-Sever . .	Paris à Rouen	128
1844. 26 mars.	Kenigsbotten à Strasbourg	Strasbourg à Bâle . .	1
" 15 juin.	St-Louis à la Teste . .	Id.	34
1845. 9 janvier.	Montpellier à Nîmes . .	Montpellier à Nîmes .	52
1846. Janvier.	Montaud à St-Etienne .	St-Etienne à Lyon . .	3
" 2 avril.	Orléans à Tours	Orléans à Bordeaux .	115
" 30 juin.	Paris à Lille et à Valenciennes	Nord	310
" 25 juin.	Paris à Secoux	Paris à Secoux . . .	11
1847.	Entrée dans Strasbourg	Strasbourg à Bâle . .	41
" 15 mars.	Amiens à Abbeville . .	Amiens à Bologne . .	4
" 22 mars.	Rouen (demi-traverse, au Havre)	Rouen au Havre . . .	92
" Id.	Demi-traverse de Rouen depuis Sotteville . . .	Paris à Rouen	5
" 14 avril	Chemin atmosphère (Véniat à St-Germain).	Paris à St-Germain . .	2
" 20 juillet.	Orléans à Vierz. et Bourg.	Centre	113
" 18 octobre.	St-Chamas à Rognonas	Marseille à Avignon . .	67
" 21 octobre.	Creil à Compiègne . . .	Nord	35
" 1 ^{er} novembre.	St-Chamas au Pas-des-Lanciers	Marseille à Avignon .	30
" 15 novembre.	Vierzon à Châteauroux	Centre	60
" 21 novembre.	Abbeville à Neuchâtel.	Amiens à Bologne . .	65
1848. 15 janvier.	Marseille au Pas-des-Lanciers	Marseille à Avignon .	180
" 10 avril.	Montereau à Troyes . .	Montereau à Troyes .	14
" 17 avril.	Neuchâtel à Bologne . .	Amiens à Bologne . .	14
" 30 juin.	Alcou à Somain	Mines d'Anzin . . .	3
" 1 ^{er} août.	Malmaury à Dieppe . .	Dieppe et Fécamp . .	51
" 1 ^{er} septembre	Lille à St-Pierre-lès-Calais et Dunkerque . .	Nord	142
" 30 décembre.	Tours à Saumur	Tours à Nantes . . .	64
1849. 3 janvier.	Meun à Montereau . .	L'Etat antérieurement à la concession . .	33
" 26 février.	Compagnie à Nogent . .	Nord	35
" 5 mars.	Rognonas à Avignon . .	Marseille à Avignon .	5
1849. 20 mai.	Bourges à Nevers . . .	Centre	36
" 3 juillet.	Paris à Nevers	Paris à Strasbourg .	45
" 12 juillet.	Versailles à Chartres . .	L'Etat antérieurement à la concession . .	73
" 1 ^{er} août.	Saumur à Angers	Tours à Nantes . . .	44
" 12 août.	Paris à Meun et Montereau à Tonnay	L'Etat antérieurement à la concession .	162
" 30 août.	St-Pierre-lès-Calais à Calais	Nord	3
" 26 août.	Meun à Epernay	Paris à Strasbourg .	97
" 2 septembre	Dijon à Châlons	L'Etat antérieurement à la concession . .	68

DATE	DESIGNATION DE LA	Longueur.
de l'inauguration.	section. ligne.	
1849, 21 octobre.	Noyon à Channy	Nord 17
10 novembre.	Epernay à Châlons	Paris à Strasbourg 31
1850, 1 ^{er} janvier.	Channy à Tergnier - la Fère	Nord 2
23 mai.	Tergnier à St. Quentin	Id. 27
10 juillet.	Metz à Nancy	Paris à Strasbourg 37
5 septembre.	Châlons à Vervins	Id. 33
5 octobre.	Vervins à Nevers	Centre 33
1851, 1 ^{er} janvier.	Montant à Montreuil	St.-Etienne à Lyon 3
28 avril.	Andréas à Argenteuil	St.-Germain 4
27 mai.	Vitry à Bar-le-Duc	Paris à Strasbourg 49
29 mai.	Sarcelbourg à Strasbourg	L'Etat jusqu'en 1852 71
22 juin.	Tonnerre à Dijon	L'Etat antérieurement à la concession 118
15 juillet.	Tours à Poitiers	Orléans à Bordeaux 101
24 juillet.	Metz à St.-Avoird	Paris à Strasbourg 20
24 août.	Angers à Nantes	Tours à Nantes 87
15 novembre.	Bar-le-Duc à Commercy	Paris à Strasbourg 40
16 novembre.	St.-Avoird à Forbach	Id. 37
1852, 19 juin.	Commercy à Frouard	Id. 40
17 juillet.	Traverse du Rhône	Marseille à Avignon 36
20 juillet.	Raccordement de Virafay	Ouest 2
12 août.	Nancy à Suresbourg	Paris à Strasbourg 27
7 septembre.	Chaciras à La Loupe	Ouest 36
20 septembre.	Bordeaux à Angoulême	Paris à Orléans 152
16 novembre.	Forbach à la front. pruss.	Paris à Strasbourg 4
12 décembre.	Ceinture (1 ^{re} section)	St.-Germ. Paris-Rouen Nord, Est, Lyon, Orl. 51
1853, 15 mai.	Le Guétin à Moulins	Paris à Orléans 7
18 juillet.	Poitiers à Angoulême	Id. 113
22 août.	Moulins à Clermont	Id. 27
1854, 1 ^{er} janvier.	Prolongent sur les quais de Nantes	Id. 2
15 février.	Bleines à St.-Dizier	Est 17
16 février.	St.-Dizier à Nogent-le-Rotrou	Est 10
23 mars.	Ceinture (2 ^e section)	Ouest 24
2 mai.	Les Baignoires à Autry	Les cinq Compagnies 16
1 ^{er} juin.	Châteaufort à Argentan	Paris à St.-Germain 7
5 juin.	Nogent-le-Rotrou au Mans	Paris à Orléans 63
19 juin.	Epernay à Reims	Ouest 30
29 juin.	Varennes à St.-Germain-des-Fossés	Est 15
29 juillet.	Avignon à Valence	Orléans 126
10 juillet.	Chalon à Vaise	Lyon à Lyon 126
21 juillet.	Vireux à la front. belge	Entre-Samb.-et-Meuse (Compagnie belge) 2
29 juillet.	Bourg-la-Reine à Orsay	Paris à Orsay 14
16 septembre.	Metz à Thionville	Est 30
12 novembre.	Lamoignon à Dole	Midi 102
1853, 26 mars.	Dole à Bayonne	Id. 50
16 avril.	Lyon à Valence	Lyon à la Méditerranée 103
7 mai.	St.-Germain à Clermont	Grand-Central 65
31 mai.	Bordeaux à Langon	Midi 43
25 juin.	Dijon à Dole	Lyon 43
1 ^{er} juillet.	Nantes à Lizeux	Ouest 33
2 juillet.	Clermont à Issore	Grand-Central 33
17 juillet.	St.-Dizier à Doux	Est 38
18 juillet.	Vandœuvre à Haguenau	Id. 43
11 août.	Hautmont à Erquinghem	Nord 16
Id.	La Roche à Auzerre	Lyon 20
14 août.	Le Mans à Laval	Ouest 89
5 septembre.	Issore à Braye	Grand-Central 20
21 octobre.	St.-Quentin à Hautmont	Nord 79
25 octobre.	Haguenau à la frontière	Est 33
4 décembre.	Langon à Tonnels	Midi 34
29 décembre.	Lizeux à Cam	Ouest 33
1856, 23 février.	Beuzeville à Fécamp	Id. 18
15 mars.	Le Mans à Alençon	Id. 32
7 avril.	Dole à Besançon	Lyon 45
8 mai.	Brassac à Braye	Grand-Central 6
29 mai.	Tonnels à Valen.-d'Agen	Midi 65
2 juin.	Argentan à Limoges	Orléans 106
25 juin.	Lyon à Bourg	Genève 74
7 juillet.	Poitiers à Nant	Orléans 74
Id.	Noisy à Nogent	Est 7
30 août.	Valen.-d'Agen à Toulouse	Midi 93
10 octobre.	Voise à Perrache	Lyon 3
Id.	Perrache à Guillotière	Méditerranée 21
11 octobre.	Rognes à Aix	Id. 21

DATE	DESIGNATION DE LA	Longueur.
de l'inauguration.	section. ligne.	
1856, 5 novembre.	St.-Rambert à Rives	St.-Ramb. à Grenoble 36
10 novembre.	Auxonne à Gray	Lyon 34
20 décembre.	Le Lot à Crampes	Grand-Central 31
1857, 12 janvier.	Morcenx à St.-M.-d'Onoy	Midi 23
9 février.	Nogent à Nangis	Est 33
1857, 22 avril.	Toulouse à Cette	Midi 219
25 avril.	Nangis à Flamboy	Est 35
25 avril.	Troves à Chaumont	Est 96
Id.	Donjeux à Chaumont	Id. 31
1 ^{er} mai.	Arvant à Brioude	Paris-Méditerranée 73
7 mai.	Laval à Rennes	Ouest 63
16 mai.	Ambrières à Seisel	Genève 38
6 juin.	Dole à Salins	Est 34
Id.	Bourg à la Saône	Genève 31
13 juin.	Raccordement de Givory	Paris-Méditerranée 3
24 juin.	St.-Germain à la Palisse	Id. 5
1 ^{er} juillet.	Blainville à Epinal	Est 17
10 juillet.	Raccordement de Tours	Orléans 31
20 juillet.	Rives à Lignerrière	Dauphiné 75
Id.	Contras à Pécigaux	Orléans 75
26 juillet.	La Saône à Mâcon	Genève 2
10 août.	La Trêve à Arcachon	Midi 3
1 ^{er} septembre.	Nantes à St.-Nazaire	Orléans 62
Id.	La Fère à Laon	Nord 29
Id.	Creil à Beauvais	Id. 37
Id.	Laon à Reims	Ardennes 32
6 septembre.	St.-Martin à Mont-de-Marsan	Id. 13
7 septembre.	Niort à la Rochelle et Rochefort	Océans 84
16 septembre.	Châlons à Remiremont	Id. 25
12 octobre.	Dammur à Mulhouse	Id. 25
15 octobre.	Chamont à Langres	Id. 35
1 ^{er} décembre.	Besigues à Alais	Besigues à Alais 15
1858, 1 ^{er} février.	Remaux à Albi	Ouest 42
1 ^{er} février.	Alençon à Argentan	Ouest 45
13 février.	Bellefleur à Dammur	Est 23
20 février.	Narbonne au Vernet	Midi 39
22 février.	Langres à Vesoul	Id. 84
3 mars.	Rebais à Treys	Besigues à Alais 2
18 mars.	Seyssel à Genève	Lyon-Genève 32
26 avril.	Vesoul à Bellefleur	Est 61
1 ^{er} mai.	Carmoux à Albi	Carmoux-Albi 6
1 ^{er} juin.	Beaumont à Bellefleur	Paris-Méditerranée 96
5 juin.	Noyelles à St.-Valéry	Nord 6
7 juin.	La Palisse à Bourne	Paris-Méditerranée 38
10 juin.	Reims à Ribet	Ardennes 11
1 ^{er} juillet.	Hautmont à la frontière	Nord 18
Id.	Lisieux à Pont-Leveque	Ouest 18
Id.	Raccordement à Cette	Midi 3
Id.	Piquperrière à Grenoble	Dauphiné 3
Id.	Lyon à Bourgoin	Id. 58
12 juillet.	Le Vernet à Perpignan	Midi 4
13 juillet.	Burgin à Somain	Nord 49
17 juillet.	Cazen à Cherbourg	Ouest 131
19 juillet.	Tours au Mans	Orléans 94
22 juillet.	Châtigny à Grez	Est 45
14 août.	Traverse de Fécamp	Ouest 2
30 août.	Montauban au Lot et prolongements	Orléans 171
2 septembre.	Color à la frontière sarde	Lyon à Genève 2
15 septembre.	Béthel à Charleville	Ardennes 48
20 septembre.	Breiers à Bédier	Ardennes à Bédiers 17
20 octobre.	Marseille à Aubagne	Paris-Méditerranée 17
3 novembre.	Traverse de Roanne	Id. 7
11 décembre.	Longueville à Provins	Est 14
14 décembre.	Barleville à Donchery	Ardennes 3
20 décembre.	Bédier à Graissac	Bédier à Graissac 10
1859, 1 ^{er} février.	Argentan à Meizidun	Ouest 43
3 mai.	Aubagne à Toulon	Paris-Méditerranée 50
7 mai.	Endre de la Joliette	Id. 42
10 mai.	St.-Denis à Creil	Nord 43
17 mai.	Donchery à Sedan	Ardennes 5
24 mai.	St.-Etienne à Firminy	Paris-Méditerranée 12
1 ^{er} juin.	St.-Charles à Bédier	Lyon-Genève 3
11 août.	Thionville à la frontière	Est 16
13 août.	Mont de Marsan à Ruelle	Midi 48
14 septembre.	Charleville à Nouzon	Ardennes 7
22 septembre.	Pary à Vincennes	Id. 14
21 septembre.	Ricte à Taxis	Midi 51

Nous venons de donner rapidement l'historique du développement des chemins de fer français; au delà de 60 compagnies se sont constituées pour l'établissement et l'exploitation de ces chemins. Par suite d'extinctions et surtout de fusions successives, le nombre des sociétés s'est considérablement restreint, quoique le capital employé à ce genre d'industrie ait acquis, comme nous l'avons dit, des proportions énormes.

On ne saurait se former une idée exacte de l'histoire financière des chemins de fer français, sans connaître d'une manière sommaire les faits relatifs aux anciennes compagnies qui ont commencé l'œuvre dont les sociétés actuelles recueillent les fruits.

Nous aurons donc à faire un historique abrégé de chacune de ces associations, en nous bornant toutefois à mentionner les actes qui leur ont donné naissance, à présenter leur développement successif et à indiquer les fusions ou extinctions qui ont mis un terme à leur existence.

Dans ce travail, nous avons suivi l'ordre chronologique des octrois de concession par lois, ordonnances ou décrets; et, pour rendre cette espèce de tableau plus aisé à consulter, nous avons attribué un numéro d'ordre à chaque compagnie.

Ces numéros, répétés dans le texte et posés en alinéa, servent à renvoyer d'une compagnie à une autre avec facilité, et permettent de faire, sans difficulté aucune, l'histoire d'un chemin quelconque en suivant toutes ses pérégrinations à travers les diverses compagnies dont il a fait partie.

Prenons pour exemple le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, qui porte le n° 2; nous trouverons à ce numéro qu'une ordonnance, portant la date du 7 juin 1826, accorde une concession perpétuelle, sans subvention, pour construire un chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, longueur 37 kilomètres; qu'une ordonnance, en date du 9 avril 1833, porte cette longueur à 63 kilomètres par la concession supplémentaire de Montraubert à Saint-Étienne; on trouve encore, sous le même numéro, les dates d'inauguration de ses diverses sections; on y voit, en outre, que le capital primitif se composait de 2,200 actions de 5,000 fr. chacune, ensemble 11,000,000 de francs, que des emprunts successifs ont porté à 22,496,201 fr.; enfin, que cette Compagnie s'est fusionnée dans le n° 52.

Ayant recours au n° 52, on trouve que la Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire a été, par décret du 17 mai 1853, mise en possession des trois plus anciennes lignes créées en France, parmi lesquelles se trouve la ligne de Saint-Étienne à Lyon (n° 2). Cette Compagnie n° 52 n'a eu qu'une très-courte existence, car, dès le 26 décembre 1853, elle a été, par décret de cette date, fusionnée dans le *Grand-Central*, n° 49.

En consultant le n° 49, qui désigne le *Grand-Central*, on voit que cette Compagnie n'a pas joui longtemps de l'exploitation de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, car, par décret du 7 avril 1853, elle a été rétrocedée ce chemin de fer à la Société de Paris à Lyon par le Bourbonnais, n° 39.

Le n° 39 nous apprend que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, qui possédait parmi ses lignes exploitées celle de Saint-Étienne à Lyon, s'est fusionnée par décret du 19 juin 1857 dans la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, n° 61.

Enfin le n° 61, n'indiquant aucune nouvelle fusion, se trouve actuellement en possession de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, dont elle fait l'exploitation à son profit.

En résumé, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon a successivement appartenu aux compagnies suivantes :

Du 7 juin 1826	au 17 mai 1853	à la C ^e de Saint-Étienne à Lyon, n° 2.
17 mai 1853	au 26 déc. 1853	à la jonction de Rhône-et-Loire, n° 52.
26 déc. 1853	au 7 avril 1855	au <i>Grand-Central</i> , n° 49.
7 avril 1855	au 19 juin 1857	au Bourbonnais, n° 39.
19 juin 1857	jusqu'à ce jour	à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, n° 61.

On trouvera avec la même facilité l'histoire financière détaillée d'une ligne quelconque, n'importe les vicissitudes qu'elle ait subies.

Nous avons eu soin de mettre dans chaque compagnie un tableau intitulé : *Statistique comparative*, donnant, sous une forme extrêmement concise, le résultat financier de l'exploitation de cette compagnie, pendant le temps de son existence.

Cette concision est due à l'adoption que nous avons faite du jour-kilomètre, comme unité servant à apprécier tous les résultats financiers des chemins de fer.

Malgré leur peu d'étendue, ces petits tableaux contiennent tous les éléments nécessaires pour apprécier la marche financière d'une compagnie, et permettent de la comparer à celle de toutes les autres.

Les huit colonnes dont ce tableau se compose ont chacune leur utilité spéciale; afin de faire mieux apprécier les conséquences nombreuses que l'on peut en déduire, nous allons analyser sommairement le premier de ces tableaux : celui relatif au chemin d'Andrezieux à Saint-Étienne concédé à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire (n° 1).

statistique comparative.

Saint - Étienne à Andrezieux.

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PROFIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	18	129,268	66	49	17	0,75	5,0
1842.	18	151,401	71	55	18	0,74	5,1
1843.	18	137,224	67	50	17	0,75	4,3
1844.	18	152,636	78	61	17	0,78	4,1
1845.	18	136,712	90	65	25	0,72	5,9
1846.	18	167,257	93	67	28	0,70	6,1
1847.	18	185,649	105	72	33	0,68	6,7
1848.	18	187,520	61	43	16	0,78	3,1
1849.	18	188,551	70	45	27	0,61	5,2
1850.	18	189,401	78	45	35	0,58	6,5
1851.	18	190,904	67	48	25	0,63	4,7
1852.	18	191,599	76	46	30	0,64	5,7
Moyenne.		167,156	76	55	25	0,70	5,2

La 1^{re} colonne de ce tableau indique qu'il s'agit d'une période d'exploitation de 12 années, depuis 1841 jusqu'à 1852.

La 2^e colonne dit que, dans cette période, la longueur exploitée a été constamment de 18 kilomètres.

La 3^e colonne donne le coût kilométrique de construction.

Nous ferons remarquer que les chiffres contenus dans cette colonne allant en croissant, il en résulte que l'on a successivement porté des sommes considérables au compte de construction, soit pour achever la ligne ou pour tout autre motif.

Le coût kilométrique exerce une influence puissante sur les résultats financiers, car il est évident qu'un même produit net donnera des résultats d'autant moins avantageux que la dépense de construction sera plus élevée. Cette influence du prix de construction se montre à l'évidence dans le tableau ci-dessus.

En effet, en 1841, ce chemin de fer avait obtenu 17 fr. par jour et par kilomètre de produits nets qui, répartis sur le capital dépensé, représentaient exactement 3 p. c.

Trois ans après, en 1844, le chemin de fer réalise encore 17 fr. de produit net, mais comme ce produit doit être réparti sur un capital beaucoup plus considérable (152,656 fr. par kilomètre), le produit du capital ne ressort plus qu'à 4,4 p. c.

Cette 3^e colonne est donc un des éléments essentiels à faire entrer en ligne de compte, lorsqu'on veut apprécier la valeur d'une ligne de chemins de fer.

La 4^e colonne contient le produit brut moyen réalisé par jour-kilomètre.

La 5^e colonne est le relevé de la dépense.

La 6^e colonne, résultant de la différence des deux précédentes, représente le produit net.

Les chiffres de cette 6^e colonne et ceux compris dans la 3^e, sont les plus importants du tableau, car c'est de la compa-

raison du produit net au capital employé que résulte en définitive le produit réel de la ligne.

La 7^e colonne comprend un détail que nous regardons comme secondaire, c'est le rapport de la recette à la dépense; c'est pour nous conformer à l'usage reçu, que nous avons donné place à ce renseignement.

Enfin, la 8^e colonne donne le résultat auquel les financiers attachent le plus d'importance, c'est le quantième pour cent que rapporte l'opération.

On voit que, dans ces tableaux, chaque ligne contient les résultats de l'exploitation d'une année, et que ces chiffres suffisent pour se former une appréciation très-claire des principales circonstances financières qui caractérisent la marche de cette opération.

Dans toute opération commerciale, il y a des années plus fructueuses les unes que les autres, aussi est-il utile de connaître la moyenne générale de ces opérations. C'est pourquoi, nous avons ajouté une dernière ligne au tableau, qui nous permet de dire :

Que la ligne de Saint-Etienne à la Loire a exploité pendant 12 années 18 kilomètres de chemin de fer;

Que le coût moyen d'établissement a été de 167,156 fr. par kilomètre;

Que cette ligne a réalisé, en moyenne, 76 fr. par jour-kilomètre, dont il faut déduire 53 fr. pour les frais d'exploitation, ce qui porte les dépenses à 70 p. c. de la recette, et, enfin, que l'intérêt moyen des capitaux pendant les 12 années d'exploitation a été de 5 2/10 p. c.

Des renseignements analogues à ceux que nous venons d'analyser se trouveront à leur numéro respectif, pour chacune des 62 compagnies que nous avons inscrites ci-dessous.

Cet ensemble formera, pensons-nous, une histoire financière assez complète des chemins de fer français.

LISTE SUIVANT L'ORDRE CHRONOLOGIQUE
DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
CONSTITUÉES EN FRANCE

- | | |
|--|---|
| 1 C ^{ie} de Saint-Étienne à la Loire. | 52 C ^{ie} de Tours à Nantes. |
| 2 » du chemin de Saint-Étienne à Lyon. | 53 » de Paris à Lyon (1 ^{re} compagnie). |
| 3 » du chemin de la Loire. | 54 » de Creil à Saint-Quentin. |
| 4 » de Toulouse à Montauban. | 55 » d'Asnières à Argenteuil. |
| 5 » d'Alais à Beaucaire. | 56 » de Lyon à Avignon. |
| 6 » de Paris à Saint-Germain. | 57 » de Bordeaux à Cette. |
| 7 » des mines d'Auzin. | 58 » du chemin de l'Ouest (ancien). |
| 8 » des mines de la Grand'Combe et du Gard. | 59 » du chemin de Ceinture. |
| 9 » de Montpellier à Cette. | 60 » de Lyon à la Méditerranée. |
| 10 » de Paris à Versailles (r. g.). | 61 » du chemin de Paris à Lyon (seconde comp.). |
| 11 » de Paris à Versailles (r. d.). | 62 » de Dijon à Besançon. |
| 12 » de Mulhouse à Thann. | 63 » des Salines de l'Est. |
| 13 » de Bordeaux à la Teste. | 64 » de Blesme à Gray. |
| 14 » de Strasbourg à Bâle. | 65 » de Graissessac à Béziers. |
| 15 » du chemin de Paris à la mer. | 66 » de Paris à Cherbourg. |
| 16 » du chemin d'Orléans. | 67 » de Provins aux Ormes. |
| 17 » de Lille à Dunkerque. | 68 » des chemins du Midi. |
| 18 » de Rouen à Paris. | 69 » du Grand-Central. |
| 19 » du chemin de Rouen au Havre. | 70 » de Lyon à Genève. |
| 20 » d'Avignon à Marseille. | 71 » de Saint-Rambert à Grenoble. |
| 21 » de Paris à Orsay. | 72 » de jonction Rhône-et-Loire. |
| 22 » d'Amiens à Boulogne. | 73 » des Ardennes et de l'Oise. |
| 23 » du chemin du Centre. | 74 » de Carmaux à Alby. |
| 24 » d'Orléans à Bordeaux. | 75 » de Bessèges à Alais. |
| 25 » de Montpellier à Nîmes. | 76 » de Hautmont à la frontière. |
| 26 » de Montereau à Troyes. | 77 » de Montluçon à Moulins. |
| 27 » belge Entre-Sambre-et-Meuse. | 78 » de l'Ouest (nouveau). |
| 28 » chemin du Nord. | 79 » de Paris à Lyon (Bourbonnais). |
| 29 » de Fampoux à Hazebrouck. | 80 » du chemin des Ardennes. |
| 30 » de Dieppe à Fécamp. | 81 » de Paris à Lyon et Méditerranée. |
| 31 » des chemins de l'Est. | 82 » des chemins de fer du Dauphiné. |

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

1

Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire.

Les chemins de fer ont débuté, en France, par la construction d'une espèce de *tram-road*, établi entre Saint-Étienne et Andrézieux-sur-Loire.

Il s'était, dans ce but, formé une Société sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire*.

L'ordonnance royale qui accorde la concession porte la date du 26 février 1825. Cette concession était perpétuelle et le chemin devait se construire sans aucune subvention. Sa longueur est de 18 kilomètres.

On se tromperait grandement si l'on voulait comparer les chemins de fer de cette époque aux constructions actuelles; le chemin de fer d'Andrézieux à Saint-Étienne était composé d'ornières en fonte et la traction s'y opérait au moyen de chevaux; c'était plutôt un chemin industriel, analogue à ceux qui desservent les mines, qu'un chemin de fer proprement dit. Des changements ont eu lieu successivement à mesure que l'art de la construction faisait des progrès.

Le capital était primitivement établi sur la base de 12,000 actions de 500 francs, et il a été successivement augmenté jusqu'au double de cette somme de la manière suivante :

12,000 actions de 500 francs.	fr. 6,000,000
4,000 obligations de 500 francs.	2,000,000
Prêt fait par l'État	4,000,000
Ensemble.	fr. 12,000,000

Les résultats financiers dus à la construction et à l'explo-

tation de ce chemin de fer sont contenus dans le tableau suivant :

Statistique comparative.

Andrézieux à Saint-Étienne.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1841.	18	129,288	66	49	17	0.75
1842.	18	151,401	71	53	18	0.71
1843.	18	137,924	67	50	17	0.75
1844.	18	152,656	78	61	17	0.78
1845.	18	156,712	90	65	23	0.72
1846.	18	167,257	95	67	29	0.70
1847.	18	185,649	105	72	33	0.58
1848.	18	187,520	61	43	16	0.78
1849.	13	188,531	70	45	27	0.61
1850.	18	189,401	78	45	33	0.58
1851.	18	190,904	67	42	23	0.63
1852.	18	191,399	76	46	30	0.64
Moyenne.	167,158	76	53	35	0.70	5.2

Le coût kilométrique, allant successivement en croissant (1), montre que ce chemin a exigé de fortes améliorations successives, nécessitées par la manière défectueuse dont il a été primitivement établi.

Malgré ces tâtonnements et ces dépenses infructueuses, le coût kilométrique de ce chemin est pourtant resté de beaucoup au-dessous du prix moyen des chemins construits en France. C'est à cette circonstance qu'il faut attribuer, en très-grande partie, le produit moyen de plus de 5 p.c. réalisé par cette voie ferrée.

Par décret du 17 mai 1853, cette ligne a été fusionnée dans la Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire (voir n° 52).

(1) Les renseignements contenus dans ce tableau sont déduits des documents statistiques, publiés par ordre du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics. Malheureusement, ces documents ne remontent pas au delà de l'année 1841. Il est cependant très intéressant de connaître la série complète des résultats financiers depuis l'inaugura-

tion, qui a eu lieu le 1^{er} octobre 1828. C'est une de ces lacunes qui se reproduisent dans les premiers chemins de fer et que nous aimerions à pouvoir combler. Nous recevrons avec reconnaissance les documents, surtout les comptes rendus annuels, relatifs aux premières années d'exploitation des chemins de fer français.

Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

Quelques années après la création de la première compagnie de chemins de fer en France, surgit une nouvelle Société pour la construction d'un chemin destiné à rejoindre le centre producteur de Saint-Étienne à la ville de Lyon; la concession, accordée par ordonnance royale en date du 7 juin 1826, était perpétuelle et sans subvention.

La longueur de ce chemin était primitive-
ment de kil. 57

Une ordonnance du 2 avril 1833 concède à la même Compagnie un embranchement de Saint-Étienne à Montrambert, long de 8

Ensemble. kil. 65

Les inaugurations des diverses sections de cette ligne ont eu lieu comme suit :

1830. 1 ^{er} octobre. Rive de Gier-Givors.	kil. 13
1832. Avril. Givors-Lyon	21
1833. Avril. Rive de Gier-Saint-Étienne.	21
1846. Janvier. Saint-Étienne-Montaud.	3
1851. 1 ^{er} janvier. Montaud-Montrambert.	5
Ensemble.	kil. 65

Ce chemin de fer est remarquable à plus d'un titre.

D'abord, c'est sur ce chemin que furent employés, en France, les premiers rails en fer malléable, innovation encore très-récente à cette époque, même en Angleterre, patrie primitive des *railways*.

C'est encore sur cette route ferrée que coururent, en France, les premières locomotives, actuellement si nombreuses, et, sous ce rapport, la France suivit de bien près les premiers succès obtenus en Angleterre.

Les rails furent fabriqués en France à l'usine du Creusot. Ils pesaient 15 kilogrammes le mètre courant; ce poids, tout faible qu'il nous paraît actuellement, paraissait très-fort à cette époque, et les contrats spécifiaient des clauses rigoureuses pour qu'il ne fut pas dépassé dans la fabrication.

Le fer devait être d'une excellente qualité, comme on en peut juger par l'épreuve rigoureuse à laquelle on les soumettait, et qui consistait à soulever la tête d'un marteau frontal, du poids de 4,000 kilogrammes, à une hauteur de 60 centimètres, et à le laisser retomber sur un rail supporté par deux coins-placés à une distance de 90 centimètres (3 pieds anglais). Le rail, en se couchant, ne devait pas se rompre, ni

même présenter des gerçures sur la partie convexe. Cette épreuve se répétait sur un certain nombre de rails pris au hasard, et ce n'était qu'après cette formalité que l'on procédait à la réception; aussi la Compagnie payait-elle un prix très-élevé, 600 francs, la tonne de 1,000 kil.

Il est à remarquer qu'alors la fabrication du fer à la houille était encore une introduction toute nouvelle sur le continent, et l'on peut noter comme un fait qui n'est pas dépourvu d'importance historique, que c'est à l'usine du Creusot que se laminèrent les premiers rails sur le continent européen (1).

Le capital social se composait de :

2,300 actions de 5,000 francs	fr. 11,000,000
Obligations en 10 émissions diverses.	7,519,101
2,346 reconnaissances de recapitalisations d'intérêts.	3,577,100
Total.	fr. 22,496,201

Les résultats financiers des douze dernières années de son exploitation (2) sont consignés dans le tableau statistique suivant :

Statistique comparative.

Saint-Étienne à Lyon.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Codi h.kilom.	PAR JOUR-KILOMET.		Produit net.	RAPPORT de la recette à la dépense.	PROFIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	57	307,017	188	114	74	0.60	8.8
1842.	57	315,789	206	138	68	0.67	7.8
1843.	57	320,337	184	106	78	0.58	8.9
1844.	57	341,294	203	190	83	0.60	8.4
1845.	57	349,251	225	123	102	0.83	10.7
1846.	57	366,179	229	140	89	0.61	8.8
1847.	57	371,629	251	149	102	0.60	10.0
1848.	57	377,454	310	135	77	0.61	7.4
1849.	57	377,834	215	150	90	0.56	9.2
1850.	57	379,166	228	122	107	0.83	10.3
1851.	57	382,248	229	128	101	0.56	9.6
1852.	57	385,476	244	127	117	0.92	11.0
Moyenne.		356,063	217	126	91	0.58	9.3

Embranchement de Montrambert.

1846.	3	125,304	30	13	18	0.39	5.0
1847.	3	133,185	37	26	51	0.50	13.8
1848.	3	131,038	89	27	62	0.70	16.9
1849.	3	134,158	87	29	58	0.72	15.9
1850.	3	134,128	104	39	69	0.75	18.8
1851.	8	172,605	35	51	24	0.36	3.0
1852.	8	172,621	74	46	28	0.61	6.0
Moyenne.		144,867	74	50	44	0.41	11.0

(1) Ces faits sont à la connaissance personnelle de l'auteur, qui était, à cette époque, ingénieur des forges du Creusot.

(2) Nous ferons, pour ce chemin, la même observation que nous avons

déjà présentée pour la ligne d'Andrézieux à Roanne, c'est-à-dire qu'il serait désirable de connaître les documents financiers relatifs aux premières années d'exploitation.

Le tableau qui précède nous fournit des résultats financiers remarquables; d'abord, un produit de 9,3 p. c. sur la ligne principale, porté à 11 p. c. sur l'embranchement de Montrambert, indique que ce chemin, sans aucune subvention, avait acquis un haut degré de prospérité financière.

La colonne 4 nous indique que la cause principale de cette prospérité est due à la grande activité du trafic, qui gratifiait cette ligne d'une recette journalière moyenne de 217 fr. par jour et par kilomètre; nous verrons que bien peu de chemins de fer, même actuellement, parviennent à réaliser une recette aussi considérable.

La colonne 3 met en relief l'importance d'un coût kilométrique peu élevé: c'est à ce coût très-minime que l'embranchement de Montrambert devait le gros rendement de 11 p. c. qu'il rapportait, car la recette brute était de beaucoup inférieure à celle de la ligne principale.

C'est dans cet état de prospérité que la Compagnie de

Saint-Étienne a cédé tous ses droits à la Société du chemin de fer de jonction de Rhône-et-Loire, n° 52.

Cette cession, suivant conventions en date des 27 septembre 1852 et 6 avril 1853, a été faite pour entrer en jouissance à la date du 1^{er} avril 1853, moyennant les conditions suivantes :

Le prix de la cession de l'actif tout entier est représenté :

1^o Par une annuité de 3 millions de francs, à partir du 1^{er} janvier 1853;

2^o Par l'amortissement et le service des intérêts de tous les emprunts contractés par la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon; ces paiements, garantis par l'État pendant 50 ans, doivent être prélevés immédiatement après les frais d'entretien et d'exploitation.

Au moyen de ces conventions, la Compagnie de St-Étienne à Lyon a été liquidée et fusionnée dans la Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire (voir n° 52).

5

Compagnie du chemin de fer de la Loire.

Une ordonnance du 27 août 1828 confère à cette Compagnie la concession perpétuelle, sans subvention, d'un chemin de fer d'Andrézieux à Roanne, d'une longueur de 67 kilomètres, dont l'inauguration a eu lieu le 5 février 1834.

Le capital social se composait de :

12,000 actions de 1/12,000 de l'avoir social, sans désignation spéciale de valeur.	Mémoire
4,000 obligations de 500 francs.	2,000,000
1,980 id. id.	990,000
Prêt fait par l'État.	4,000,000

Les résultats financiers obtenus par l'exploitation de cette ligne sont contenus dans le tableau suivant :

Statistique comparative.

Andrézieux à Roanne.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1841.	67	152,856	18	45	3	0,89
1842.	67	154,342	19	17	2	0,88
1843.	67	140,437	22	18	4	0,80
1844.	67	151,693	24	21	7	0,73
1845.	67	138,333	33	23	10	0,68
1846.	67	164,930	36	25	11	0,70
1847.	67	171,681	47	33	14	0,70
1848.	67	173,363	31	24	7	0,76
1849.	67	174,790	34	25	9	0,73
1850.	67	179,503	33	24	11	0,70
1851.	67	179,833	33	20	7	0,80
1852.	67	168,548	41	31	10	0,73
Moyenne.	161,793	51	23	8	0,74	1,4

Le produit 1 4/10 p. c. montre que les capitaux employés dans cette entreprise recevaient une rémunération très-faible. Les colonnes 4, 5 et 6 nous fournissent la clef de ce résultat; elles nous montrent, en effet, que le trafic sur cette ligne était fort peu développé, puisqu'il ne produisait que 34 fr. par jour en moyenne, dont 25 fr. étaient absorbés par les frais d'exploitation; de sorte, qu'il ne restait que le produit net peu important de 8 fr. par jour et par kilomètre.

L'économie de la construction, indiquée par la colonne 3, était impuissante pour balancer un produit aussi insignifiant.

C'est dans ces circonstances que la ligne d'Andrézieux à Roanne a été incorporée dans la Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire, suivant conventions en date des 22 décembre 1852 et 6 avril 1853, l'entrée en jouissance étant fixée au 1^{er} avril 1853.

La Compagnie d'Andrézieux abandonna tout son actif à la Compagnie de Rhône-et-Loire, sauf les encaisses et les valeurs en portefeuille ou à recouvrer.

Le prix s'établit de la manière suivante :

1^o 11,600 obligations de 500 fr. chacune, intérêts 15 fr., remboursables au pair en 99 ans, à partir du 1^{er} avril 1853, garantie de l'État pendant 50 ans;

2^o Paiement, garanti par l'État, des dettes et emprunts s'élevant à 3,140,000 fr.;

3^o Remboursement, en capital et intérêts, du prêt de 4,000,000 de fr. fait par l'État.

Au moyen de ces conventions, la Compagnie se trouve fusionnée dans celle de jonction de Rhône-et-Loire (voir n° 52).

4

Compagnie du chemin de fer de Toulouse à Montauban.

Cette Compagnie, créée en vertu d'une ordonnance en date du 21 août 1831, est restée sans effet.

5

Compagnie du chemin de fer d'Alais à Beaucaire.

Cette Société, créée par la loi du 29 juin 1833, a obtenu la concession perpétuelle de ce chemin sans subvention.

La longueur concédée était de 72 kilomètres.

Aucune section de cette ligne n'a été mise en exploitation avant la fusion (autorisée par l'ordonnance du 12 mai 1836), avec la Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins du Gard (voir n° 8).

6

Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Cette Compagnie, créée par la loi du 9 juillet 1833, a reçu plusieurs accroissements successifs.

1 ^{re} Concession primitive de Paris au Pécq	kil.	19
2 ^{de} Ordonnance du 2 novembre 1844 ; le Vésinet à Saint-Germain, ligne atmosphérique		2
3 ^e Fusion de la ligne d'Asnières à Argenteuil, en 1850		4
4 ^e Décret du 18 août 1852, ligne des Batignolles à Auteuil		7
Ensemble	kil.	32

Diverses subventions, dont voici le détail, ont été octroyées à cette Société :

1 ^{re} L'État a donné une subvention en argent de	fr.	1,900,000
2 ^e La ville de Saint-Germain, pour l'embranchement atmosphérique		200,000
3 ^e La ville des Batignolles, pour l'embranchement d'Auteuil		35,000
4 ^e La ville de Neuilly, pour l'embranchement d'Auteuil		15,000
Ensemble	fr.	2,090,000

Voici les dates des mises en exploitation de ces diverses sections :

1837. 26 août. Paris au Pécq	kil.	19
1847. 24 avril. Vésinet-Saint-Germain		2
1851. 28 avril. Asnières-Argenteuil		4
1854. 2 mai. Batignolles-Auteuil		7
Ensemble	kil.	32

Le capital social se composait de :

54,000 actions de 250 francs	fr.	13,500,000
Obligations		11,156,000
Total du capital social	fr.	24,656,000
Subventions		2,050,000
Total du capital dépensé	fr.	26,706,000

Les diverses circonstances financières que ce chemin de

fer a présentées dans son exploitation, sont renseignées dans le tableau suivant :

statistique comparative.

Paris au Pecq.

ANNEE.	longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépenso.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	19	728,600	212	84	128	0,39	6,5
1842.	19	732,334	305	89	114	0,43	5,3
1843.	19	773,779	213	94	124	0,42	5,8
1844.	19	786,339	339	101	138	0,42	6,4
1845.	19	789,795	391	95	198	0,53	8,7
1846.	19	816,656	300	199	201	0,52	9,0

Paris à Saint-Germain.

1847.	21	1,057,453	297	114	173	0,39	6,0
1848.	21	1,070,585	180	96	84	0,32	2,9
1849.	21	1,074,008	250	97	153	0,42	4,5
1850.	21	1,069,774	257	110	147	0,42	4,9

Paris à Saint-Germain et Auteuil.

1851.	25	925,483	231	96	133	0,39	6,1
1852.	25	965,164	271	107	164	0,39	6,2
1853.	25	1,099,353	344	116	228	0,54	7,6

Paris à Saint-Germain-Auteuil-Argenteuil.

1854.	33	1,039,908	506	136	170	0,44	6,0
-------	----	-----------	-----	-----	-----	------	-----

Moyenne générale des 14 années.

14 ann.	22	936,222	255	103	145	0,43	5,7
---------	----	---------	-----	-----	-----	------	-----

L'exploitation de ce chemin est, sous plus d'un point de vue, fertile en enseignements précieux.

Une activité extrême a produit sur cette ligne l'énorme recette de 255 francs par jour et par kilomètre, déduite d'une exploitation de 14 années; en 1853, la recette moyenne de l'année atteignait 344 francs par jour-kilomètre; c'est plus du triple de ce que les chemins de fer rapportent en moyenne générale (100 francs par jour-kilomètre, déduits de l'ensemble des chemins de fer européens).

Les frais d'exploitation ne se sont élevés, en moyenne, qu'à 43 p. c. de la recette, ce qui a laissé un produit net moyen de 145 francs par jour et par kilomètre. Ce produit net est supérieur à la recette brute recueillie par beaucoup des chemins de fer à cette époque.

Malgré cette brillante exploitation, ce chemin ne rapportait, en moyenne, que 5,7 p. c. sur les capitaux employés à sa construction; la clef de cette espèce d'anomalie est facile à saisir; elle se montre dans la troisième colonne du tableau. Ce chemin a coûté un million par kilomètre. Cet exemple concourt à démontrer combien il est important d'apporter une sévère économie dans l'établissement des chemins lors de leur construction.

Les chiffres du tableau sont relatifs au coût total de la ligne, y compris les subventions.

Si l'on voulait répartir la totalité des produits sur les seuls fonds versés par les actionnaires, on arriverait nécessairement à un produit supérieur. Il serait en moyenne de 6,4 p. c.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a racheté les lignes de Saint-Germain, moyennant 27,000 actions de 500 francs de la nouvelle Compagnie, et 27,000 obligations produisant un intérêt annuel de 25 francs et remboursables par 1,250 francs.

Au moyen de ces conditions, ces lignes de chemins de fer ont été fusionnées, par décret en date du 7 avril 1855, dans la *Compagnie du chemin de fer de l'Ouest* (voir n° 58).

7

Compagnie des mines d'Anzin.

La Société des houillères a obtenu la concession d'une ligne de chemin de fer d'Anzin à Somain, par plusieurs ordonnances successives, savoir :

1835.	24 octobre.	Saint-Vaast à Denain.	9
1835.	"	Abbecon à Denain.	6
1841.	31 janvier.	Saint-Vaast à Anzin.	1
1846.	8 octobre.	Abbecon à Somain.	3

Ensemble kil. 19

Ces concessions, sans subvention, ont une durée de 99 ans.

Les mises en exploitation ont eu lieu aux époques suivantes :

1838.	Octobre 21.	Saint-Vaast à Denain.	9
1839.	" 1 ^{re} .	Abbecon à Denain.	6
1850.	Décembre 1 ^{re} .	Saint-Vaast-Anzin.	1
1848.	Septembre 7.	Abbecon-Somain.	3
Total.			19

Ce chemin de fer, appartenant à la Compagnie des mines d'Anzin, doit être principalement considéré comme faisant partie d'une exploitation houillère. Voici, néanmoins, le tableau qui rend compte de son exploitation.

Statistique comparative.
Chemin de fer d'Anzin à Somain.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépen.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Saint-Vaast à Abbeville.

1841.	15	166,656	13	20	5	1,51	0,0
-------	----	---------	----	----	---	------	-----

Anzin à Abbeville.

1842.	16	156,250	16	21	5	1,51	0,0
1843.	16	156,250	16	17	1	1,04	0,0
1844.	16	156,250	18	16	2	0,86	0,6
1845.	16	156,250	21	16	5	0,74	1,1
1846.	16	165,025	20	16	4	0,78	0,9
1847.	16	174,575	21	15	8	0,62	1,7

Anzin à Somain.

1848.	19	154,196	18	15	3	0,82	0,7
1849.	19	159,786	18	17	1	0,95	0,3
1850.	19	159,786	18	16	2	0,86	0,5
1851.	19	160,765	21	20	1	0,97	0,1
1852.	19	162,125	29	27	2	0,94	0,3
1853.	19	117,767	41	28	13	0,69	3,9
1854.	19	130,129	46	41	5	0,90	1,4
1855.	19	154,861	47	60	13	1,24	0,0
1856.	19	138,425	47	45	4	0,91	1,1
1857.	19	144,641	53	35	18	0,65	4,5
1858.	19						

8

Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins du Gard.

Cette Compagnie, créée par ordonnance du 12 mai 1856, se compose de deux chemins :

1 ^o D'Alais à la Grand'Combe.	kil. 17
2 ^o D'Alais à Beaucaire (3), fusionné dans cette nouvelle Compagnie	72
Ensemble.	kil. 89

Le capital se composait de :

16,000 actions de 1,000 francs.	fr. 16,000,000
6,000 obligations de 1,200 fr., intérêt 50 f. (1840).	7,200,000
10,000 — de 1,250 fr., intérêt 50 f. (1846).	12,500,000
Prêt fait par l'État.	6,000,000
Total.	fr. 41,700,000

Le prêt de 6 millions a été remboursé à l'État avant la fusion de cette Compagnie avec le chemin de la Méditerranée.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépen.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Moyenne des 17 années d'exploitation.

17 ann.	18	152,014	27	25	2	0,92	0,5
---------	----	---------	----	----	---	------	-----

Le coût kilométrique de ce chemin, fr. 152,014, est de beaucoup en dessous de ceux de la plupart des lignes françaises; cela tient à ce que l'exploitation ne devant comprendre le transport des marchandises, toutes dépenses de luxe ont été évitées.

Ce chemin, ayant une recette brute très-faible, a dépensé en frais d'exploitation 92 p. c. en moyenne, ce qui laisse seulement un produit net de 2 fr. par jour-kilomètre, qui, distribués sur le capital d'établissement, ne représentent que 1/2 p. c.

L'exploitation de ce chemin continue par la Société des mines d'Anzin.

Inaugurations.

1840. 19 août. Alais-Beaucaire	kil. 72
1841. Alais-Grand'Combe	17
Ensemble.	kil. 89

Ce chemin de fer a pour but principal le transport des charbons des riches mines du département du Gard.

Statistique comparative.

Chemins de fer du Gard.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépen.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	89	191,695	45	25	16	0,57	5,5
1842.	89	190,725	47	25	22	0,52	4,3
1843.	89	196,515	58	26	30	0,48	5,5
1844.	89	198,577	65	31	34	0,47	6,2
1845.	89	204,763	74	36	38	0,48	6,8
1846.	89	210,994	68	34	34	0,50	5,8
1847.	89	212,521	77	34	39	0,48	6,8
1848.	89	212,736	65	30	35	0,46	5,8
1849.	89	215,195	54	29	25	0,52	4,4
1850.	89	215,915	64	30	34	0,46	5,8
1851.	89	217,267	64	30	34	0,46	5,8
Moyenne.		206,058	61	30	31	0,49	5,3

Ce chemin de fer, coûtant en moyenne 206,000 francs par kilomètre, a toujours, en moyenne, rapporté brut, pendant ses onze années d'exploitation, 61 francs par jour et par kilomètre, ce qui a suffi pour desservir 5 1/2 p. c. sur le capital employé à sa construction.

La Compagnie de Lyon à la Méditerranée a fait l'acquisition de ces lignes de chemins de fer, moyennant une annuité de

1,200,000 francs, qui s'accroît de 30,000 francs chaque année, jusqu'à concurrence de 1,450,000 francs, dans le cas où le produit net des lignes de Beaucaire à Cette et à Alais serait doublé.

Cette fusion a été autorisée par décret du 8 juillet 1852 (voir n° 40).

9

Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette.

Par la loi du 9 juillet 1836, cette Société a obtenu la concession, pour 99 ans, sans subvention, d'un chemin de fer ayant une longueur de 27 kilomètres, destiné à réunir les villes de Cette et Montpellier. L'inauguration eut lieu en mars 1839. Le capital de 4 millions, employé à ce travail, se composait comme suit :

6,030 actions de 500 francs. fr. 3,000,000
1,000 obligations de 1,000 francs, rembour-
sables à 1,250 francs. 1,000,000
Ensemble. 4,000,000

L'exploitation de ce chemin de fer a donné les résultats consignés dans le tableau suivant :

Statistique comparative.

Comme on pourra le voir dans le tableau suivant, pendant onze années d'exploitation, ce chemin n'a rapporté que 3,8 p. c., quoique son coût kilométrique, fût très-moderé, 160,000 fr. par kilomètre. Cette circonstance est due à la faiblesse de ses recettes brutes, 48 fr. par jour-kilomètre, dont il a fallu dépenser les 2/3 en frais d'exploitation.

Chemin de fer de Montpellier à Cette.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	27	136,740	98	18	10	0,62	2,3
1842.	27	141,873	42	27	13	0,64	3,4
1843.	27	144,091	46	28	18	0,61	4,5
1844.	27	148,215	43	31	14	0,69	3,4
1845.	27	148,215	52	27	15	0,71	3,7
1846.	27	139,091	62	30	23	0,62	5,3
1847.	27	165,186	65	43	22	0,66	4,8
1848.	27	164,793	42	33	9	0,78	2,0
1849.	27	167,636	45	30	15	0,66	3,2
1850.	27	173,040	44	30	14	0,62	3,7
1851.	27	180,890	49	29	20	0,60	3,8
Moyenne.		160,000	48	32	16	0,66	3,8

La Compagnie de Lyon à la Méditerranée a racheté cette concession, moyennant une annuité de 260,000 francs.

La loi du 8 juillet 1852 a sanctionné la fusion du chemin de fer de Montpellier à Cette dans la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (voir n° 40).

10

Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche.

Par ordonnance du 24 mai 1837, cette Compagnie a obtenu la concession, sans subvention et pour une durée de 99 ans, d'un chemin de fer à construire sur la rive gauche de la Seine, entre Paris et Versailles; la longueur de ce chemin de fer, inauguré le 10 octobre 1840, est de 17 kilomètres.

Son capital se composait de :

20,000 actions de 500 fr. fr. 10,000,000
Prêt fait par l'Etat 3,000,000
Ensemble. 13,000,000

Statistique comparative.
Paris à Versailles, rive gauche.

ANNEE.	longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	17	925,243	496	178	18	0.80	0,7
1842.	17	927,042	150	139	11	0.92	0,4
1843.	17	928,036	139	98	41	0,70	1,6
1844.	17	964,364	145	38	43	0,66	1,8
1845.	17	981,005	129	100	29	0,77	1,1
1846.	17	982,977	135	111	42	0,74	1,6
1847.	17	985,210	134	99	39	0,72	1,4
1848.	17	992,746	132	91	41	0,69	1,3
1849.	17	999,575	133	105	56	0,74	1,5
1850.	17	1,004,327	148	78	110	0,41	4,0
1851.	17	1,004,327	189	80	109	0,42	4,0
Moyenne.		972,586	136	107	47	0,69	1,8

Ce chemin de fer n'a produit, on moyenne, que 1,8 p. c. avec une recette brute de 134 fr. par jour-kilomètre.

11

Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite.

L'ordonnance du 24 mai 1837 concède, pour un terme de 99 ans et sans subvention, une ligne de chemin de fer à construire sur la rive droite de la Seine; cette construction, de 19 kilomètres de longueur, a été achevée et inaugurée le 2 août 1839. Le capital de la Société se composait de :

22,000 actions de 500 fr.	11,000,000
6,970 obligations de 1,000 fr., 5 p. c. d'intérêt,	
dont 4,460 remboursables au pair et	
2,510 remboursables à 1,250 fr.	7,630,675
Ensemble.	18,630,675

Statistique comparative.
Paris à Versailles, rive droite.

ANNEE.	longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	19	843,415	170	118	32	0,69	2,2
1842.	19	834,067	136	93	65	0,37	2,7
1843.	19	862,148	169	96	73	0,35	3,6
1844.	19	864,921	171	97	74	0,56	3,1
1845.	19	869,140	175	91	82	0,35	3,4
1846.	19	868,173	178	95	85	0,52	3,5
1847.	19	870,484	165	62	62	0,62	2,6
1848.	19	871,283	107	79	98	0,74	1,1
1849.	19	874,135	150	79	71	0,33	3,0
1850.	19	875,466	165	85	80	0,51	3,3
1851.	19	886,036	168	101	87	0,53	3,6
Moyenne.		867,373	163	94	69	0,58	2,9

Ce fait se trouve produit par une double cause :
1° Une dépense d'exploitation fort considérable, 69 p. c. de la recette brute, qui ne laisse qu'un faible produit net, 47 fr. par jour-kilomètre;
2° Un coût d'établissement très-élevé, près d'un million par kilomètre.

L'amélioration subite que l'on remarque dans le produit net de l'exploitation en 1850, qui, de 1,3 p. c., se monte tout d'un coup à 4 p. c., provient de la redevance payée par le chemin de Paris à Rennes.

La Compagnie de la rive gauche a cédé ses droits actifs et passifs à la Compagnie de l'Ouest, moyennant une annuité de 15 francs par action; il lui a été remis 8,100 obligations de 1,000 francs, remboursables, en 50 années, à 1,250 francs, productives d'un intérêt de 50 francs par an.

Par décret du 16 juillet 1851, cette ligne a été fusionnée dans celles de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (voir n° 38).

Les deux chemins de Versailles, rive droite et rive gauche, présentent, quant aux conditions d'exploitation, une certaine analogie; tons deux ont coûté fort cher, et tous deux ont réalisé de très-fortes recettes brutes; cependant, ni l'un ni l'autre de ces chemins n'ont été rémunérateurs des capitaux employés.

Cependant, la rive droite a donné on moyenne 2,9 p. c., tandis que la rive gauche n'a fourni que 1,8.

La raison de cette différence est facile à saisir : le chemin de la rive droite a coûté moins à établir que celui de la rive gauche; il a réalisé un produit brut supérieur et fait moins de dépense d'exploitation. C'est ce que rend évident la comparaison des deux tableaux précédents.

C'est un prix énorme des terrains près Paris qu'est due l'élévation du coût kilométrique; le même fait se présente en Angleterre pour les deux railways : North-London et London-Blackwall.

La Compagnie de l'Ouest a payé à celle de Versailles, rive droite, pour l'acquisition de ses droits, 8,000 obligations de 1,000 francs, 50 francs d'intérêt, remboursables à 1,250 fr.

Le décret du 16 juillet 1851 a sanctionné la fusion de cette ligne dans celles de la Compagnie de l'Ouest (voir n° 38).

Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann.

La loi du 17 juillet 1837 accorde à cette Compagnie la concession d'un chemin de fer, sans subvention et pour un terme de 99 ans.

La longueur du chemin est de 21 kilomètres, mis en exploitation par l'inauguration du 22 septembre 1839.

Le capital social se compose de :

5,200 actions de 500 fr.	fr. 2,600,000
400 obligations de 1,000 fr.	400,000
Ensemble.	3,000,000

Statistique comparative.

Ce chemin a coûté peu de construction, 136,000 fr. par kilomètre; c'est pour cette raison qu'avec un produit brut très-restreint, 21 fr. par jour-kilomètre, joint à une exploitation économique, 48 p. c., soit 10 fr. par jour-kilomètre, il a pu produire près de 3 p. c. en moyenne sur le capital employé. C'est encore là un résultat remarquable de ce que l'on peut obtenir par une économie bien entendue, tant pour la construction que pour l'exploitation.

Mulhouse à Thann.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coté kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	21	125,809	8	4	4	0.42	1.3
1842.	21	136,623	24	10	14	0.42	3.7
1843.	21	136,623	25	10	15	0.41	3.6
1844.	21	136,623	21	9	12	0.48	3.2
1845.	21	136,623	22	9	13	0.42	3.4
1846.	21	136,623	22	10	12	0.42	3.4
1847.	21	136,623	22	9	13	0.42	3.4
1848.	21	136,623	16	6	10	0.41	2.4
1849.	21	136,623	18	8	10	0.43	2.7
1850.	21	136,623	20	13	7	0.63	1.9
1851.	21	136,623	21	14	7	0.65	1.9
1852.	21	136,623	24	15	9	0.53	2.5
1853.	21	136,623	26	16	10	0.59	2.9
Moyenne.		136,623	21	10	11	0.48	2.9

Cette ligne a été fusionnée dans le réseau de la Compagnie de l'Est, moyennant une redevance annuelle de 55,000 francs (voir n° 31).

Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

Une ordonnance du 15 décembre 1837 concède, pour un terme de 34 ans, 8 mois et 24 jours, la concession, sans subvention, d'un chemin de fer à établir entre la Teste et Bordeaux; longueur 53 kilomètres.

Cette ligne a été établie par une Compagnie, autorisée le 28 février 1838. Son inauguration a eu lieu le 7 juillet 1841, et, à partir du 15 juin 1841, le terme de la concession a été porté à 70 ans.

Le capital se composait de :

10,000 actions de 500 fr.	fr. 5,000,000
1,000 obligations de 1,000 fr., 5 % ¹ , remboursables par 1,250 (1).	1,000,000
Ensemble.	6,000,000

(1) Sur ces 1,000 obligations, 840 seulement ont été émises.

Statistique comparative.

Bordeaux à la Teste.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coté kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	53	111,000	12	9	3	0.68	1.9
1842.	53	111,958	13	11	2	0.82	0.8
1843.	53	111,920	14	12	2	0.83	0.8
1844.	53	112,176	14	11	3	0.81	0.8
1845.	53	112,369	13	12	1	0.90	0.4
1846.	53	112,374	13	12	1	0.91	0.4
1847.	53	110,915	13	12	1	0.88	0.5
1848.	53	110,437	9	10	—	1.16	—0.3
1849.	53	110,430	10	11	—	1.14	—0.3
1850.	53	110,445	12	11	1	0.92	0.3
1851.	53	110,310	13	13	0	1.00	0.
1852.	53	111,379	13	12	1	0.84	0.2
1853.	53	112,989	17	16	1	0.95	0.3
Moyenne.		112,000	13	12	1	0.91	0.3

Malgré le coût très-minime de cette ligne, 112,000 fr. par kilomètre, elle n'a donné qu'un demi pour cent de revenu, parce que le produit insignifiant de 13 fr. par jour-kilomètre a été presque entièrement absorbé par les frais d'exploitation, qui se sont montés en moyenne à 12 fr., de sorte qu'il ne restait que 1 fr. par jour-kilomètre de produit net.

En 1848 et 1849, ce chemin ne faisait pas ses frais d'exploitation.

Depuis 1838, les actionnaires n'ont reçu ni intérêt ni di-

vidende; les actions, en 1850, tombèrent à 25 francs, mais, sous la prévision d'une fusion avec le chemin du Midi, elles remontèrent à 760 francs. Cette fusion a eu lieu le 5 février 1858, sur le pied d'une action du chemin de fer du Midi pour une action de Bordeaux à la Teste; conditions extraordinairement favorables à cette dernière Compagnie.

Le décret du 17 juin 1859 sanctionne la fusion de cette ligne dans la Compagnie du chemin de fer du Midi (voir n° 48).

14

Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Cette Compagnie a obtenu deux concessions successives :

Loi du 6 mars 1833. Concession de Strasbourg à Bâle . . . kil. 139

Par décret du 25 février 1882, concession de Strasbourg à

Wissembourg 59

Longueur concédée . . . 198

Ces concessions subventionnées ont été accordées pour 99 ans.

Le capital se compose comme suit :

84,000 actions de 350 fr. fr. 29,400,000

3,773 obligations de 1,000 fr., remboursables
par 1,250 fr., emprunt 1845. 5,052,300

24,000 obligations de 500 fr., remboursables par
625 fr. 12,000,000

Prêt fait par l'État. 12,600,000

Subvention faite par l'État pour l'embranchement
de Wissembourg. 3,000,000

Total. . . . 60,052,300

Le réseau a été ouvert en plusieurs sections aux époques suivantes :

1840. Octobre 18. Benfeld à Colmar kil. 39

• 25. Mulhouse-Saint-Louis 28

1841. Mai 1^{er}. Koenigsheffen-Benfeld 27

• Août. 15. Colmar-Mulhouse 42

1844. Mars. 26. Koenigsheffen-Strasbourg 1

• Juin. 13. Saint-Louis à la frontière. 1

1847. Entrée dans Strasbourg 1

Total exploité. . . . 139

Les circonstances de l'exploitation sont résumées dans le tableau suivant :

Statistique comparative.
Strasbourg à Bâle.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépen.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Depens.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	101	502,809	32	22	10	0.68	1.2
1842.	158	303,493	37	26	9	0.76	1.1
1843.	156	319,728	42	30	12	0.73	1.5
1844.	137	315,939	50	31	19	0.63	2.1
1845.	138	316,475	46	31	15	0.67	1.7
1846.	138	317,511	49	30	19	0.62	2.1
1847.	139	318,212	49	33	16	0.66	1.9
1848.	139	317,897	38	29	9	0.73	1.1
1849.	139	315,738	42	28	16	0.60	1.9
1850.	139	315,990	45	25	20	0.56	2.3
1851.	139	314,359	45	25	20	0.56	2.4
1852.	139	316,171	54	29	25	0.54	2.9
1853.	139	316,222	63	37	28	0.58	3.3
Moyenne.		314,373	46	29	17	0.64	2.0

Ce chemin, pendant une période de 13 années d'exploitation, a rapporté, en moyenne, 2 p. c. sur le capital employé, le coût kilométrique étant moyennement de 314,000 francs; les frais d'exploitation ont été considérables, puisqu'ils s'élevaient aux 64 centièmes de la recette brute, qui, elle-même, est faible et ne se monte qu'à 46 francs par jour-kilomètre.

Le réseau ci-dessus fait partie de la Compagnie du chemin de l'Est, par suite des conventions suivantes, portant la date du 28 décembre 1853:

Les actions de Strasbourg à Bâle ont été converties en obligations du chemin de Paris à Strasbourg; ces dernières, créées au capital de 500 francs, intérêt annuel de 25 francs, remboursables par 650 francs en 99 ans.

L'échange des titres s'est fait par 4 actions contre trois obligations, plus fr. 10-50 par obligation au moment de l'échange.

Le décret du 20 avril 1854 a sanctionné la fusion de cette Compagnie dans celle de l'Est (voir n° 34).

Compagnie du chemin de fer de Paris à la Mer.

Créée par la loi du 6 juillet 1858; abandonnée par les concessionnaires, a été résiliée par la loi du 1^{er} août 1859.

Compagnie du chemin de fer d'Orléans et prolongements.

Cette Compagnie, dont l'origine remonte à 1838, s'est successivement développée : aujourd'hui, elle est devenue l'une des grandes Sociétés qui se partagent l'exploitation des chemins de fer en France :

Voici la suite des lois et décrets relatifs à son développement :

1838. Loi du 7 juillet, concédant le chemin de fer de Paris à Orléans et embranchements . . kilom. 160

Nota. La loi du 15 août 1858 autorise la Société anonyme sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

1839. Loi du 1^{er} août, réduisant la concession à la ligne de Paris à Corbeil, donc à déduire . . 120
Reste concédé. . . 31

1840. Loi du 13 juillet, concédant de Juvisy à Orléans 402

Nota. Le décret du 4 avril 1848 plaçait le chemin de Paris à Orléans sous séquestre; l'arrêté du 18 août 1848 met fin à cette mesure transitoire.

1852. Décret du 27 mars, concédant du Gueclin à Clermont et à Roannes, etc. 512

1852. Même décret, autorisant la fusion des Compagnies suivantes :
1^o Du Ceutre (n^o 25) 242
2^o D'Orléans à Bordeaux (n^o 24) 461
3^o De Tours à Nantes (n^o 32) 197

1853. Décret du 17 août, concédant de Tours au Mans et de Nantes à St.-Nazaire. 146

1853. Décret du 20 juin, concédant les chemins de Savenay à Redan 50
Redan à Quimper et Châteaulin 199
Embranchement de Napoléonville. 36

reporter. . . kilom. 1,976

Report. . . kilom. 1,976

1855. Même décret, à déduire :
Cession au Grand Central (n^o 49) de la ligne de St.-Germain-des-Fossés, ci. . . 65
Cession à la Compagnie de Paris à Lyon par le Bourbonnais (n^o 59), des sections de Juvisy à Corbeil et de Nevers à Roannes 178
Ensemble à déduire. . . 243
Reste concédé. . . 1,733

1857. Décret du 19 juin, concédant :
1^o De Paris à Tours, par Vendôme et Châteaudun, approximativement . . . 205
2^o De Nantes à Napoléon-Vendée . . . 67
3^o De Bourges à Montluçon 102
4^o De Toulouse au chemin du Lot . . . 128

1857. Même décret approuvant la fusion du chemin de Paris à Orsay (n^o 21) 25
1857. Même décret, approuvant la cession, au chemin d'Orléans, d'une partie provenant du démembrement du Grand Central (n^o 49).
Savoir :

1^o Montluçon à Moulins 85
2^o Limoges à Agen 256
3^o De Coutras à Périgueux 76
4^o De Montauban à la rivière du Lot avec embranchement sur Mareillev et Rodez. 173
5^o D'Arvant (près Lempdes) à la rivière du Lot. 188
6^o De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrant à Montauban près de Capelle. . . 147
1857. Décret du 1^{er} août, concédant une moitié du raccordement à Bordeaux avec la ligne du Midi 5
Ensemble concessions définitives . . . 3,170

Total des concessions définitives. . . kilom. 3,170

Concessions provisoires.

1857. Le décret du 19 juin concède sans subvention ni garantie d'intérêt et plus tard, dans le cas où l'utilité en serait reconnue, les lignes suivantes :

1 ^o De Tours à Vierzon	kil. 105
2 ^o D'Orléans vers la ligne du Bourbonnais entre Montargis et Briare	61
3 ^o De Montluçon à Limoges, par Guéret, se raccordant avec la ligne de Châteauroux à Limoges	100
4 ^o De Poitiers à Limoges se reliant au chemin de Châteauroux à Limoges	106
5 ^o D'Angers à Niort	140
6 ^o De Limoges à Brives	65

Ensemble approximatif à 580

Total général. 3,750

L'ensemble de ces lignes concédées est de 3,750 kilomètres environ ; la construction en est évaluée à un milliard de francs.

Liste des inaugurations des sections du chemin de fer d'Orléans.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	
	Part.	Total.
1840. 30 sept. Paris à Corbeil	31	31
1843. 5 mai. Javisy à Orléans.	101	133
1852. 27 mars. Compagnies fusionnées du Centre, du chemin d'Orléans à Bordeaux et du chemin de Tours à Nantes (voir n ^{os} 23, 24, 37).	633	766
1852. 30 sept. Bordeaux à Angoulême.	152	918
1853. 15 mai. Guéret à Montluçon.	91	969
18 juill. Poitiers à Angoulême.	115	1,082
23 août. Montluçon à Varennes.	37	1,109
1854. 1 ^{er} janv. Quai de Nantes.	3	1,111
2 mai. Châteauroux à Argentan.	51	1,162
19 juin. Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.	13	1,175
1855. A déduire.		
La cession faite au Grand Central et à la compagnie de Paris à Lyon par le Bourbonnais.	-113	1,062
1856. 2 juin. Argentan à Limoges.	106	1,168
1 ^{er} juill. Raccordement de Tours.	74	1,230
1857. 7 juill. Poitiers à Niort	91	1,273
20 juill. Coutras à Périgueux.	75	1,348
10 août. Nantes à Saint-Nazaire.	62	1,410
7 sept. Niort à la Rochelle et à Rochefort.	84	1,494
Reprise de Paris à Orsay (31)	35	1,519
1858. 19 juill. Tours au Mans	94	1,613
30 août. Montauban à Saint-Christophe et embranchement à Decazeville	171	1,784
Rectifications de longueurs	-37	1,747

Voici le réseau concédé tel qu'il résulte des concessions, fusions et augmentations successives.

Tableau du développement des lignes de la Compagnie d'Orléans, à l'époque du 1^{er} janvier 1859.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	
	Concédée.	Exploitée.
1 ^o Paris à Orléans	121	121
2 ^o Orléans à Tours et à Bordeaux, avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort au Niort	627	627
3 ^o De Tours à Nantes avec prolongement sur Salnt-Nazaire et le quai de Nantes.	239	239
4 ^o D'Orléans à Vierzon.	79	79
5 ^o De Vierzon au Bec d'Ailly.	89	89
6 ^o De Vierzon à Limoges par Châteauroux	200	200
7 ^o De Tours au Mans	94	94
8 ^o De Nantes à Châteaulin avec embranchement sur Napoléonville	295	"
9 ^o De Montluçon à Moulins.	83	"
10 ^o De Limoges à Agen	256	"
11 ^o De Coutras à Périgueux.	76	76
12 ^o De Montauban à la rivière du Lot avec embranchement sur Marcellus et Rodez	173	173
13 ^o D'Arrant (près Lempdes) à la rivière du Lot.	188	"
14 ^o De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban par la Gappelle.	147	"
15 ^o De Paris à Sceaux et Orsay.	25	25
16 ^o De Paris à Tours par ou près Châteaudun et Vendôme.	205	"
17 ^o De Nantes à Napoléon-Vendée.	67	"
18 ^o De Bourges à Montluçon.	102	"
19 ^o De Toulouse à la ligne du Lot à Montauban	128	"
20 ^o Quais et jonctions de lignes	4	4
Concessions provisoires.	550	"
Longueur totale.	3,750	1,747

Par le décret régulateur des droits de la Société d'Orléans, en date du 19 juin 1857, il est assuré à toutes les sections ci-dessus une durée de concession expirant uniformément le 31 décembre 1956, c'est-à-dire, 99 ans à partir du 1^{er} janvier 1858.

Les dates et les chiffres que nous venons de rapporter précisent l'histoire de ce chemin de fer. Il suffit de les parcourir pour s'apercevoir des faits suivants :

Cette Compagnie, actuellement si puissante, débute en 1838 et 1839 d'une manière bien modeste ; c'était, pendant les premières années de son existence, un simple chemin de fer de banlieue, exploitant la ligne de Paris à Corbeil, pendant la construction du chemin d'Orléans qui lui avait été concédé en 1840, et qui fut exécuté en 1845.

Pendant les neuf années, de 1845 à 1851, que dura l'exploitation de la ligne d'Orléans, les résultats financiers furent très-satisfaisants ; c'est ce que nous montre le tableau de statistique comparative, duquel il résulte que les capitaux dépensés étaient rémunérés, en moyenne, à raison de près de 40 p. c.

En 1852 eut lieu la fusion de la Compagnie d'Orléans, avec trois autres compagnies, celles de Centre (23), d'Orléans à Bordeaux (24) et de Tours à Nantes (32), dont on retrouvera l'historique aux numéros d'ordre mis entre parenthèses.

Le même décret, en date du 27 mars 1852, qui sanctionna cette fusion, octroya en même temps un supplément de 512 kilomètres de chemin de fer ; de sorte que la nouvelle

Compagnie qui résulta de cette fusion se vit maîtresse d'un réseau de 1,845 kilomètres de développement.

Les compagnies nouvellement adhérentes apportaient dans la fusion les larges subventions en travaux non remboursables dont elles avaient été gratifiées, et qui se montaient, à l'époque de la fusion, aux sommes suivantes renseignées par les documents statistiques ministériels :

Subventions.

Centre	fr. 51,139,397
Orléans à Bordeaux	35,745,454
Tours à Nantes	43,506,540
Ensemble	130,411,391

L'acquisition de ces chemins de fer, tant en actif qu'en passif, se fit aux prix suivants :

Chemin du centre	fr. 16,500,000
Orléans à Bordeaux	51,666,667
Tours à Nantes	10,000,000
Ensemble	48,166,667

De nouvelles concessions et d'autres subventions augmentèrent rapidement le développement de cette Société, et la portèrent à un haut degré de prospérité, car, dès 1857, elle avait une étendue de 3,170 kilomètres de lignes définitivement concédées, et jouissait des avantages suivants :

Subventions en travaux.

La Compagnie a reçu du gouvernement, en travaux non remboursables, une subvention de fr. 247,950,000

Subventions en argent.

Le gouvernement a accordé pour le chemin de Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville, une subvention de fr. 25,000,000

En reprenant une partie des lignes du Grand Central, l'Orléans a acquis 72 millions sur la subvention de 78 millions accordés à cette Compagnie 72,000,000

Les départements de la Vienne, des Deux-Sèvres, de la Charente-Inférieure et plusieurs villes de ces départements ont donné une subvention de 4,000,000

Ensemble fr. 101,000,000

Avances.

La Société a reçu du gouvernement des travaux pour une

somme de 16 millions de francs, qu'elle doit rembourser par annuités successives.

Garanties d'intérêts.

Le gouvernement a donné sa garantie sur une somme de 150 millions de fr. à 4 p. c.

Un intérêt de 3 p. c. a été garanti par le gouvernement sur un capital de 4,200,000 fr.

Capital-action.

500,000 actions de 500 francs chacune forment le capital social de la Compagnie.

Ces actions sont remboursables à partir de 1853 jusqu'en 1950 par voie du sort; les actions sorties reçoivent, indépendamment du remboursement de 500 francs, une action nouvelle donnant droit au dividende déduction faite de l'intérêt.

Ce sont ces seuls 150 millions qui courent les chances de l'opération, et se partagent les bénéfices sous forme de dividende, après, toutefois, avoir payé les intérêts fixes que doivent recevoir les porteurs d'obligations représentant les fonds prêtés à la Compagnie; voici la liste de ces emprunts :

Emprunts sur obligations.

	CAPITAL	
	nominal.	réalisé.
1^{er} emprunt de 10,000,000 fr.	11,110,000	9,999,000
Nota. Cet emprunt de 1843, de l'ancienne Compagnie d'Orléans, est de 8,888 obligations émises à 1,125 francs, remboursables à 1,250 fr., portant intérêt de 50 francs; jouissance juin, décembre, amortissable en 1989.		
2^e emprunt de 10,000,000 fr.	16,670,250	9,999,750
Nota. Cet emprunt de 1848, de la même Compagnie, est de 13,353 obligations émises à 750 fr., remboursables par 1,250 fr., portant intérêt de 50 fr., amortissable jusqu'au 1 ^{er} janvier 1958; jouissance juin, décembre.		
3^e emprunt, dit de 5 p. c., émis de 1852 à 1858, se composant de 1,460,000 obligations de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt; l'extinction de l'emprunt doit avoir lieu en 1951, par des tirages annuels faits en décembre.		
Cet emprunt se subdivise en 5 séries, comme suit :		
1 ^{re} série, 150,000 obligations.	75,000,000	51,000,000
2 ^e série, 150,000 —	65,000,000	35,750,000
3 ^e série, 150,000 —	75,000,000	43,500,000
A reporter.	242,780,250	130,248,750

Emprunts sur obligations (Suite).

	CAPITAL	
	nominal.	réalisé.
Report. . fr.	242,780,250	150,248,750
4 ^e série, 150,000 obligations.	75,000,000	46,175,000
5 ^e série, 580,000 — (1)	290,000,000	151,854,804
Obligations du Grand Central mises à la charge de la Comp ^e d'Orléans, décret du 9 juin 1857 (2).	152,605,500	76,675,842
Obligations d'Orsay, 1 ^{er} em- prunt de 10,000 obligations gaa- ranties par l'État, 500 francs à 5 p. c. (3)	5,000,000	2,793,000
Obligations d'Orsay, 2 ^e em- prunt, 1,200 obligations de 1,000 fr., 5 p. c., remb. 1,250 fr.	1,500,000	1,200,000
44,200 obligations pour le ra- chat des mines d'Aubin	22,100,000	12,980,651
Total à rembourser pour ces obligations	738,785,750	
La somme réalisée est de	441,908,047	
Différence.	527,075,703	

Ventes.

Réalisation de 86,000 obligations reçues de la Compagnie du Bourbonnais, en paiement de la section de Nevers à St-Germain-des-Fossés, fr. 24,510,000.

Réalisation des 47,129 obligations reçues de la Compagnie du Grand Central, en paiement du chemin de Clermont, fr. 42,856,229.

Ainsi, les ressources financières qui ont servi à construire cette ligne proviennent de trois sources principales, dont nous indiquerons ici le montant approximatif en nombres ronds :

1^o *Subventions* : 550 millions qui ne participent pas aux produits ;

2^o *Obligations* : 450 millions qui jouissent d'un intérêt fixe qui ne s'écartera guère de 5 p. c., plus une prime de remboursement ;

3^o *Actions* : 150 millions qui subissent toutes les chances de l'opération, et se partagent seuls les dividendes après tous frais payés.

Ensemble 950 millions.

(1) L'émission de cette cinquième série n'est pas entièrement terminée au 1^{er} janvier 1859 ; voici l'estimation approximative de son produit :

65,283 obligations négociées par la Compagnie ont pro- duit	fr. 16,586,000
211,935 obligations que la Banque de France s'est chargée d'émettre, estimées à 300 fr.	63,580,500
1,116 obligations amorties	354,800
298,666 obligations attribuées à l'échange des actions du Grand Central (2)	70,112,254
5,000 obligations données en échange des actions du che- min d'Orsay (3)	1,391,250
580,000 obligations, produisant	fr. 151,854,804

Cette combinaison financière a été très-profitable aux actionnaires de la nouvelle Société ; mais elle a pour défaut de donner aux actions un dividende très-variable, la plus petite différence sur le produit du chemin en fait une très-forte sur le dividende, puisque toute l'éventualité des 950 millions se reporte sur les seuls 150 millions d'actions.

C'est là un défaut assez grave, qui se fait sentir à la Bourse par une mobilité constante dans la cote de ces actions ; on peut, d'ailleurs, s'en convaincre en consultant les plus hauts et plus bas cours inscrits ci-dessous.

Plus hauts et plus bas cours annuels des actions d'Orléans.

Anciennes actions.					
1838 . . .	565	460	1846 . . .	1,380	1,190
1839 . . .	407 50	480	1847 . . .	1,281 35	1,130
1840 . . .	530	420	1848 . . .	1,220	585
1841 . . .	517 50	475	1849 . . .	900	650
1842 . . .	655 75	660	1850 . . .	875	682 50
1843 . . .	840	615	1851 . . .	1,050	805
1844 . . .	1,151 50	850	1852 . . .	1,040	1,065
1845 . . .	1,322 50	1,055	1853 . . .	1,620	1,600
Nouvelles actions.					
1852 . . .	1,370	925	1856 . . .	1,495	1,090
1853 . . .	1,500	950	1857 . . .	1,575	1,245
1854 . . .	1,260	1,005	1858 . . .	1,455 50	1,197 50
1855 . . .	1,217 50	1,085	1859 . . .	1,395	1,095

Cette subdivision du capital employé va nous servir à expliquer un fait qui, au premier abord, paraît assez extraordinaire.

Avant la fusion, la Société du chemin de fer d'Orléans ne jouissait d'aucune subvention, et cependant l'exploitation rémunérât très-convenablement les capitaux employés à la construction, 10 p. c. en moyenne était le résultat obtenu.

Après la fusion, le produit de l'exploitation s'est amoindri ; les capitaux employés à la construction (en y comprenant naturellement les travaux donnés en subvention par le gouvernement) n'ont plus guère rapporté que 6 à 7 p. c. au lieu de 10 p. c. avant la fusion, et cependant on a régulièrement distribué un dividende d'au delà de 20 p. c. aux actionnaires sur leur mise primitive.

Ce résultat, qui paraît si extraordinaire, s'explique cependant très-naturellement au moyen de la combinaison financière que nous avons rappelée ci-dessus.

(2) Ces obligations du Grand Central fr. 76,675,842
jointes à celles comprises dans la note ci-dessus et accor-
dées à la même Compagnie 70,112,254
forment le prix d'acquisition du Grand Central fr. 146,818,096

(3) Ces obligations fr. 3,995,000
jointes aux 5,000 obligations attribuées à la même Compa-
gnie et comprises dans la première note 1,391,250
forment le prix d'acquisition du chemin d'Orsay fr. 5,386,250

Soit un revenu de 6 1/2 p. c. sur les 950 millions qui forment le capital total.

Les actionnaires auront leur part. p. c. 6 1/2
Les 350 millions de subvention ne recevant rien, leur part reversée sur les 150 millions d'actions, ajoutent 15 "

Les 450 millions d'obligations ne reçoivent, y compris l'amortissement, qu'environ 5 1/2 p. c. Il y aura donc 1 p. c. sur 450 millions, réversibles sur les 150 millions d'actions, soit. 5 "

Ensemble dividende. p. c. 24 1/2

ainsi un revenu de 6 1/2 p. c. fournit 24 1/2 p. c. de dividende.

Il faut donc bien se garder de confondre le *dividende* donné aux actionnaires avec le *produit réel* d'une ligne de chemins de fer. C'est pour avoir confondu des choses aussi distinctes que l'on a très-souvent commis des erreurs graves dans l'appréciation du produit des chemins de fer français.

Le *produit réel* d'un chemin de fer résulte du *produit net* comparé à la totalité de la dépense de construction, quelle que soit l'origine des fonds employés; actions, obligations ou subventions.

La distinction que nous venons de faire entre le *dividende* et le *produit réel* est d'une haute importance; c'est le point fixe auquel il faut attacher le fil destiné à conduire le voyageur dans le dédale des comptes rendus. C'est invariablement le produit réel que nous inscrivons dans nos tableaux de statistique comparative.

Les tableaux suivants sont relatifs aux dividendes donnés par la Compagnie d'Orléans, depuis son origine.

Liste des dividendes.

De 1839 à 1843, période de la construction du réseau, l'intérêt des sommes versées a été servi à 4 p. c.

Exercices antérieurs à la fusion.

1844 dividende 39,25 soit.	7,85 p. c.
1845 id. 47,50 "	9,46 "
1846 id. 61,00 "	12,20 "
1847 id. 62,70 "	12,54 "
1848 id. 42,80 "	8,56 "
1849 id. 57,00 "	11,40 "
1850 id. 57,75 "	11,55 "
1851 id. 63,50 "	12,70 "
En moyenne 54 par action, soit.	10,40 p. c.

Exercices postérieurs à la fusion.

Nouvelles actions.		Anciennes actions.	
1852 dividende 48,40 correspondant à		77,44 soit 15,49 p. c.	
1853 id. 62,20 id.		99,36 " 19,87 "	
1854 id. 69,00 id.		110,40 " 22,08 "	
1855 id. 80,00 id.		128,00 " 25,60 "	
1856 id. 84,00 id.		134,40 " 26,88 "	
1857 id. 90,00 id.		144, " 28,80 "	
1858 id. 87,00 id.		139,20 " 27,84 "	

Lors de la fusion des quatre Compagnies, les anciennes actions d'Orléans ont été échangées dans la proportion de huit actions nouvelles contre cinq anciennes; le dividende se distribue sur ces nouvelles actions.

Si donc le dividende est (comme en 1857) de 90 fr., il s'ensuit que le propriétaire de cinq actions anciennes recevrait huit fois 90 fr., soit 720 fr., ce qui fait 144 fr. sur les actions primitives, soit 28,80 p. c.; ce sont ces chiffres que nous avons inscrits dans le tableau ci-dessus, dans la liste des dividendes postérieurs à la fusion.

Conventions nouvelles.

Le décret du 17 juin 1859 sanctionne les nouvelles dispositions relatives à l'exploitation des chemins de fer, telles qu'elles résultent de la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie, en date du 19 juin 1857.

Nous avons vu, dans la première partie, que les lignes exploitées par les grandes compagnies sont subdivisées en deux classes, dénommées ancien et nouveau réseau, soumises chacune à des conditions différentes pour leur exploitation.

Voici, pour la Compagnie d'Orléans, quelle est cette classification :

1^{er} Ancien réseau.

Paris à Orléans;
Orléans à Tours et Bordeaux, avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort, et raccordement avec le chemin de fer du Midi à Bordeaux;
Tours à Nantes et Saint-Nazaire;
Orléans à Vierzon;
Vierzon au Bec-d'Allier;
Vierzon à Limoges par Châteauroux;
Tours au Mans;
Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville.

2^e Nouveau réseau.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif :

Montluçon à Moulins;
Limoges à Agen;
Coutras à Périgueux;
Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcellas et Rodez;
Arvant (près Lempdes) à la rivière du Lot;
Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban près la Capelle;
Paris à Sceaux et Orsay;
Paris à Tours (par ou près Châteaudun, Vendôme);
Nantes à Napoléon-Vendée;
Bourges à Montluçon;
Toulouse à la ligne de Montauban, au Lot.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel :

Tours à Vierzon;
Orléans au chemin de fer du Bourbonnais;
Montluçon à Limoges;
Poitiers à Limoges;
Angers à Niort;
Limoges à Brives;
Embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tuli. es.

L'État garantit à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini ci-dessus.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocedées ou concédées à titre définitif, la somme de 601,000,000 de francs.

Le capital garanti pour les lignes rétrocedées ou concédées à titre éventuel, ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Tours à Vierzon	fr. 50,500,000
Orléans au chemin du Bourbonnais	19,500,000
Montluçon à Limoges	58,000,000
Poitiers à Limoges	39,000,000
Angers à Niort	45,000,000
Limoges à Brives	50,000,000
Embranchements sur Cahors	3,500,000
— sur Villeueuve-d'Agon	1,200,000
— sur Tulle	3,800,000
— sur Bergerac	3,500,000

Toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera 27,400 francs (75 francs par jour-kilomètre) sera appliqué, concurremment avec les produits du nouveau réseau, à couvrir la garantie de l'État.

L'État sera créancier de la Compagnie de toutes les avances que lui aura causé la garantie, et en sera remboursé avec intérêt à 4 p. c.

Lorsque les produits nets auront atteint 52,000 francs (fr. 87-67 par jour-kilomètre) pour l'ancien réseau et 6 p. c. sur les capitaux employés à la construction du nouveau, l'État partagera à raison de moitié du surplus.

Le Budget des travaux publics pour l'année 1860 fait connaître le montant et la nature des subventions que la Compagnie d'Orléans doit encore recevoir de l'État; voici ces renseignements :

Travaux exécutés par l'État. — Section de Châteauroux à Limoges.

Alloué	fr. 36,100,100
Dépenses au 31 décembre 1859	35,100,000
Reste	fr. 1,000,000
Dépenses en 1860	1,000,000
Reste	fr. " "
Frais d'études en sus	40,000

Chemins exécutés à forfait par les compagnies. — Section de St-Germain-des-Fossés à Roanne.

Allocation générale	fr. 19,000,000
Dépenses faites	7,750,000
Dépenses à faire au 1 ^{er} janvier 1860	fr. 11,250,000
Du montant des travaux à forfait	19,000,000
Il y a vail à déduire, pour travaux exécutés par l'État	4,000,000

Les 15,000,000 de fr. restants sont payables en douze termes égaux de 1,250,000 fr.. plus les intérêts à partir du 1^{er} janvier (décret du 20 juin 1857)

Chemins exécutés par les compagnies avec subventions.

Allocations	fr. 25,000,000
Dépenses approximatives	2,000,000
Reste à faire au 1 ^{er} janvier 1860	fr. 23,000,000

N. B. La subvention de 25,000,000 de fr. payable aux vingt-cinq termes semestriels égaux, à partir du 1^{er} janvier 1856, sans intérêt (lois des 2 mai 1855 et 20 juin 1855).

Section du Grand Central.

Allocation	fr. 72,000,000
Dépenses approximatives	16,000,000
Reste à faire au 1 ^{er} janvier 1860	fr. 56,000,000

La part de la Compagnie d'Orléans, dans la subvention de 78,000,000 de fr. accordée au chemin du Grand Central, est fixée à 72,000,000 (loi du 19 juin 1857). Cette subvention est payable en 9 années, à partir du 1^{er} janvier 1857, sans intérêt.

Statistique comparative.

Orléans.

ANNEE.	Longueur moyen exploitée, kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	RÉSULTAT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Paris à Corbeil.

1841.	31	645,161	104	70	34	0,57	1,9
1842.	31	1,075,267	106	38	48	0,54	1,6

Moyenne des 2 années.

2 ann.	31	860,215	105	64	41	0,55	1,8
--------	----	---------	-----	----	----	------	-----

Paris à Orléans.

1843.	133	373,346	119	35	64	0,46	6,2
1844.	133	376,232	142	37	85	0,40	8,3
1845.	133	414,006	163	62	101	0,38	8,9
1846.	133	416,474	198	76	122	0,38	10,4
1847.	133	436,752	223	91	152	0,41	11,1
1848.	133	444,180	200	96	104	0,48	8,3
1849.	133	446,291	219	89	130	0,41	10,6
1850.	133	449,222	216	81	133	0,57	10,9
1851.	133	448,572	226	80	146	0,55	11,9

Moyenne des 9 années.

9 ann.	133	423,090	190	76	114	0,40	9,7
--------	-----	---------	-----	----	-----	------	-----

Orléans et prolongements.

1852.	827	374,663	92	36	56	0,39	5,4
1853.	1017	355,011	101	47	54	0,46	5,8
1854.	1143	379,333	113	50	63	0,44	6,0
1855.	1158	414,800	136	57	79	0,43	6,9
1856.	1149	432,375	132	68	84	0,45	6,6
1857.	1277	319,084	139	59	80	0,42	5,0
1858.	1475	477,665	122	50	72	0,41	4,9

Moyenne des 7 dernières années.

7 ann.	1130	421,876	122	52	70	0,43	6,2
--------	------	---------	-----	----	----	------	-----

Moyenne générale des 18 années d'exploitation.

18 ann.	517	471,147	135	65	88	0,42	7,3
---------	-----	---------	-----	----	----	------	-----

Les notes qui précèdent nous permettent de présenter un

résumé très-concis de l'histoire financière du chemin de fer d'Orléans.

Cette histoire se subdivise en trois périodes.

La première, celle de la construction, s'étend de 1839 à 1842; les intérêts étaient desservis aux actionnaires à raison de 4 p. c. par an; l'exploitation d'un tronçon de Paris à Corbeil, long de 31 kilomètres, rapportait en moyenne 1,8 p. c. sur le capital employé à sa construction.

La deuxième période est relative à l'exploitation du chemin d'Orléans proprement dit; elle s'étend de 1843 à 1851; les recettes brutes étaient très-élevées en moyenne, 190 fr. par jour-kilomètre; la dépense, 40 p. c. de la recette brute, laissait un produit net de 114 fr., qui, réparti sur le capital dépensé, répondait à peu près à 10 p. c.; ce produit a été obtenu sans avoir reçu de subventions.

La troisième période est relative à l'exploitation des lignes résultant de la fusion des compagnies absorbées par l'Orléans.

La recette brute a diminué; elle s'est réduite à 122 fr. de 190 qu'elle était en moyenne dans la période précédente. La dépense a augmenté; de 40 p. c. elle a été portée à 43, d'où doit naturellement résulter une diminution du produit net qui s'est, en effet, réduit à 70 fr. de 114 qu'il était. Ce produit ne représente plus, en moyenne, que 6 p. c. sur le capital employé à la construction du réseau. Mais à cause des fortes subventions accordées à cette Compagnie jointes aux combinaisons financières des émissions d'obligations, il a été possible à la Compagnie d'Orléans de distribuer jusqu'à 24 p. c. à ses actionnaires primitifs.

Nous faisons, dans la statistique comparative, abstraction de ces combinaisons accessoires qui consistent à distribuer les produits d'une manière inégale, donnant plus aux uns, moins aux autres, rien aux capitaux provenant de subventions.

Nous recherchons le produit réel des capitaux, et non la manière dont ce produit a été distribué.

Voici la façon dont nous opérons; elle est fort simple, et peut-être se trouverait-on bien de l'employer plus fréquemment; nous disons : Tant de millions ont été dépensés; qu'ils proviennent de subventions, d'emprunts ou d'actions, peu importe; avec cet argent, on a construit tant de kilomètres. Divisant le prix par la longueur, nous en concluons le coût kilométrique.

Quant à l'exploitation, c'est tout aussi simple; nous disons : Reçu tant, — dépensé tant, — différence, ou produit net, tant.

Puis, répartissant le produit net sur le coût kilométrique, nous disons que les capitaux employés rapportent tant pour cent.

Ce sont ces principes élémentaires que nous employons invariablement dans la statistique comparative, pour autant qu'il nous soit possible de trouver ces données dans les comptes fournis annuellement par les compagnies, ce qui n'est pas toujours facile. Cela peut paraître extraordinaire, mais n'en est pas moins vrai. Si une plaisanterie pouvait trouver place dans un sujet grave, nous dirions que les comptes rendus sont en général trop savants pour être compris par le public.

17

Compagnie du chemin de fer de Lille à Dunkerque.

Créée par la loi du 9 juillet 1838; concession abandonnée; loi du 26 juillet 1839.

18

Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen.

L'origine de cette Compagnie remonte à la loi du 15 juillet 1840, qui accorde pour un terme de 99 ans, sans subvention, une ligne de chemin de fer de Colombes à Rouen, longueur 131 kilomètres.

Inaugurations.

1843. 9 mai, Colombes à Saint-Sever. kil.	128
1847. 22 mars, demi-traversée de Rouen .	5
Total exploité. . .	<u>134</u>

Capital.

72,000 actions de 500 francs fr.	36,000,000
1 ^{er} emprunt, du 1 ^{er} août 1843, en 6,000 obligations de 1,000 francs, remboursables en 75 ans, à 1,250 francs, portant intérêt de 40 francs.	6,000,000
2 ^e emprunt, 1 ^{re} émission, 10 décembre 1847, 2 ^e émission, 1 ^{er} mars 1849; ensemble 8,750 obligations de 1,000 francs, intérêt 50 francs, remboursables par 1,250 francs, en 78 ans	8,750,000
3 ^e emprunt, 18,000 obligations de 1,000 fr., 50 fr. d'intérêt, remboursables en 85 ans, par 1,250 fr., dont 8,000 ont été émises à 1,000 fr. et 10,000 à 950 fr., ensemble	17,500,000
Prêt de l'État à 3 p. c.	18,000,000
Total du capital. . . fr.	86,250,000

Statistique comparative.

Paris à Rouen.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour 1/2 du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1843.	128	339,150	105	33	72	0,31	7,5
1844.	128	397,825	132	32	80	0,39	7,2
1845.	128	415,109	148	62	86	0,41	7,6
1846.	128	427,191	168	75	95	0,45	8,2
1847.	131	495,250	200	84	116	0,42	8,5
1848.	131	510,484	152	67	65	0,51	4,6
1849.	131	511,888	163	71	92	0,45	6,5
1850.	131	515,148	180	71	109	0,59	7,7
1851.	131	515,580	179	70	109	0,59	7,7
1852.	131	514,426	200	76	124	0,37	8,8
1853.	131	517,503	250	100	150	0,45	9,2
1854.	131	525,620	233	94	139	0,40	9,7

Moyenne des 12 années d'exploitation.

12 ann. | 130 | 474,386 | 172 | 71 | 101 | 0,41 | 8,1

Ce chemin faisant de fortes recettes brutes, 172 francs en moyenne par jour et par kilomètre, sa dépense d'exploitation, de 41 p. c. de la recette, laissait un produit net moyen de 101 francs; ces circonstances favorables étaient tempérées par un coût kilométrique assez élevé. Le produit moyen réalisé sur ce coût de construction a cependant dépassé 8 p. c.

Cette ligne a été fusionnée, par décret du 7 avril 1853, dans la Compagnie des chemins de l'Ouest, moyennant 144,000 actions de la nouvelle Compagnie, ou sur le pied de deux actions nouvelles pour une ancienne, indépendamment des dettes reprises par la nouvelle Compagnie (voir n° 58).

19

Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre.

Fondée par la loi du 11 juin 1842, cette Compagnie a obtenu une concession subventionnée pour un terme de 97 années; la longueur du chemin, 92 kilomètres, a été inscrite le 22 mars 1847.

Capital social.

40,000 actions de 500 francs fr.	20,000,000
1 ^{er} emprunt en 10,000 obligations de 1,000 fr., rapportant 50 fr. d'intérêt, remboursables en 78 ans par 1,250 francs	10,000,000
2 ^e emprunt en 5,000 obligations de 1,000 fr., 50 fr. d'intérêt, remboursables en 78 ans, par 1,250 francs.	5,000,000
3 ^e emprunt en 5,000 obligations de 1,000 fr., rapportant 50 francs d'intérêt, remboursables en 87 ans, par 1,250 fr.	5,000,000
Prêt fait par l'État, à 3 p. c. d'intérêt	10,000,000
Subvention en argent faite par l'État	8,000,000
Subvention par la ville du Havre	1,000,000
Total du capital . . . fr.	59,000,000

Statistique comparative.

Rouen au Havre.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour 1/2 du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1847.	86	611,788	110	57	53	0,51	3,2
1848.	92	629,795	80	32	28	0,65	1,6
1849.	92	630,544	103	32	50	0,51	2,9
1850.	92	633,508	109	50	58	0,46	3,5
1851.	92	635,256	108	53	55	0,48	3,3
1852.	92	635,675	122	54	68	0,44	3,2
1853.	92	634,315	150	66	84	0,44	4,8
1854.	77	653,504	151	88	63	0,42	5,0

Moyenne des 8 années d'exploitation.

8 ann. | 90 | 650,585 | 116 | 59 | 57 | 0,51 | 3,5

Le chemin de Rouen au Havre faisait d'assez bonnes recettes brutes, 116 francs par jour-kilomètre. Il en dépensait environ la moitié pour frais d'exploitation; son revenu sur le capital dépensé ne s'élevait cependant qu'à 5 1/2 p. c., par

suite de ce que le coût kilométrique était élevé ; à la fin de son exploitation, en 1854, il était cependant parvenu à réaliser 5 p. c. sur tous les capitaux dépensés.

Cette ligne, par décret du 7 avril 1855, a été fusionnée

dans la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, tant en actif qu'en passif, moyennant une action de la nouvelle Compagnie contre la remise d'une action de l'ancienne (voir n° 58).

20

Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Le premier document législatif relatif à cette ligne ferrée est la loi du 11 juin 1842, concernant l'établissement des grandes lignes de chemins de fer.

La loi du 24 juillet 1843 concéda le chemin de fer d'Avignon à Marseille avec subvention pour une durée limitée à 35 ans.

L'ordonnance autorisant la Société anonyme sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon porte la date du 29 août 1843.

Les inaugurations des diverses sections ont eu lieu aux époques suivantes :

1847. 18 octobre, St.-Chamans à Rognonas . . .	47
» 4 ^{re} novembre, St.-Chamans au Pas-des-Lanciers. . .	50
1848. 15 janvier, Pas-des-Lanciers à Marseille. . .	18
» 5 mars, Rognonas à Avignon . . .	5

Total exploité. . . . 120

La mise sous séquestre du chemin de fer de Marseille à Avignon a eu lieu par arrêté du 21 novembre 1848; ce séquestre a duré jusqu'au 5 août 1852, date du décret qui le lève.

Capital.

20,000 actions de 1,000 fr. fr.	20,000,000
Emprunt de 30,000 obligations de 1,000 fr., intérêts 5 p. c. garantis par l'État avec prime de remboursement de 250 francs; jouissance des intérêts : 1 ^{re} janvier, 1 ^{re} juillet; et	30,000,000
Subvention accordée par l'État (loi du 19 décembre 1849)	32,000,000
Subvention en terrains	7,000,000
Total du capital fr.	89,000,000

Statistique comparative.

Avignon à Marseille.

ANNEE.	Longueur supplée exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PROFIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1848.	114	642,714	43	38	5	0,83	0,3
1849.	119	663,369	66	39	27	0,38	1,5
1850.	120	691,587	77	44	33	0,56	1,8
1851.	120	714,198	81	49	32	0,59	1,7

Moyenne des 4 années d'exploitation.

4 ann.	118	678,000	67	43	24	0,63	1,3
--------	-----	---------	----	----	----	------	-----

Ce chemin de fer, très-dispendieux, a coûté au delà de 700,000 francs par kilomètre ; son produit brut a été faible, puisqu'il n'a été, en moyenne, que de 67 francs par jour-kilomètre ; ses dépenses d'exploitations se sont élevées à 63 p. c. de la recette; dans ces conditions on doit s'attendre à un faible produit. Il n'était, en effet, que de 1,3 p. c. sur le capital employé à la construction.

Les subventions, quoique considérables, n'étaient pas suffisantes pour transformer cette exploitation en une opération lucrative.

Cette ligne a été rachetée par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, contre une annuité de 600,000 francs pendant 5 ans, 800,000 francs pendant les 7 années suivantes, et un million à partir de la 15^e année. Plus, le paiement, en 34 ans, de l'emprunt contracté par la Compagnie de Marseille à Avignon.

Par la loi du 8 juillet 1852, cette ligne a été fusionnée dans la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (voir n° 40).

Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux et Orsay.

1844. 6 septembre, ordonnance accordant la ligne de Paris à Sceaux. kil.	11
1853. 30 avril, décret accordant de Bourg-la-Reine à Orsay	14
Longueur concédée.	25

Cette concession a été subventionnée à partir de 1853; les 11 premiers kilomètres avaient été concédés pour 50 ans; puis, lors de la seconde concession, le terme a été porté à 99 ans.

Les inaugurations ont eu lieu aux époques suivantes :

1846. 23 juin, Paris à Sceaux kil.	11
1854. 20 juillet, Bourg-la-Reine à Orsay	14
Total.	25

Capital.

6,000 actions de 500 francs. fr.	3,000,000
Emprunt : 1,200 obligations de 1,000 francs, 5 p. c., remboursables par 1,250 fr. en 50 ans, à partir du 1 ^{er} juill. 1854.	1,200,000
Prêt de l'État en obligations garanties à 5 p. c.	3,000,000
Subvention de l'État en argent.	800,000
Subvention en travaux.	2,105,669
Total. fr.	<u>10,105,669</u>

**statistique comparative.
Paris à Sceaux et Orsay.**

ANNEE.	longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépen.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Depense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1846.	6	463,251	82	56	26	0.68	2.0
1847.	11	469,741	79	71	8	0.89	0.6
1848.	11	469,741	61	63	— 2	1.04	néant.
1849.	11	469,955	60	72	— 12	1.20	néant.
1850.	11	473,031	71	70	1	0.99	néant.
1851.	11	473,034	70	69	1	0.97	néant.
1852.	11	473,973	73	73	0	1.00	néant.
1853.	11	470,916	84	74	10	0.88	0.8
1854.	17	367,929	63	73	— 8	1.12	néant.

Moyenne des 9 années.

9 ann.	14	459,961	72	69	3	0	0.2
--------	----	---------	----	----	---	---	-----

Ce chemin, construit à un prix assez élevé, n'a fait que de médiocres recettes brutes, absorbées presque en totalité par les frais d'exploitation; le revenu du capital employé a été nul ou à peu près, puisqu'il ne s'est élevé qu'à 2 dixièmes p. c.

Ce chemin a été fusionné dans la Compagnie d'Orléans, par décret du 19 juin 1857, sanctionnant la convention du 18 juin 1855, intervenue entre ces deux Compagnies. Par cette convention :

1^{re} La Compagnie d'Orléans se charge des dettes de la Compagnie du chemin de fer d'Orsay;

2^o La Compagnie d'Orléans rachète les 6,000 actions d'Orsay, moyennant 5,000 obligations rapportant 15 francs d'intérêt et remboursables à 500 francs.

Au moyen de ces conventions, la Société du chemin de fer d'Orsay a été fusionnée dans celle d'Orléans (voir n° 16).

Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

L'origine législative de ce chemin de fer remonte à la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes se dirigeant de Paris sur l'Angleterre, par un ou plusieurs ports de la Manche qui devaient être ultérieurement désignés.

Une seconde loi, du 26 juillet 1844, décide l'établissement d'un chemin de fer de Paris sur l'Angleterre par Calais, Dunkerque et Boulogne, autorisant la mise en adjudication de la ligne d'Amiens à Boulogne.

L'ordonnance du 9 septembre 1844 autorise la mise en adjudication, le rabais portant sur la durée de la concession.

L'ordonnance du 24 octobre 1844 approuve l'adjudication pour un terme de 98 ans 11 mois, sans subvention.

L'ordonnance du 29 mai 1845 autorise la société formée sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

La longueur de ce chemin est de 123 kilomètres.

Les diverses sections ont été ouvertes aux époques suivantes :

1847. 15 mars, Amiens à Abbeville. . . kil.	44
" 21 nov., Abbeville à Neufchâtel	65
1848. 17 avril, Neufchâtel à Boulogne. . . .	14

Ensemble. 123

Capital.

75,000 actions de 500 francs . . . fr. 37,500,000

Statistique comparative.
Amiens à Boulogne.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1847.	45	279,383	44	27	17	0,61	2,2
1848.	120	308,225	39	25	14	0,55	1,7
1849.	124	311,425	40	28	12	0,69	1,4
1850.	121	310,674	44	30	14	0,67	1,6

Amiens et Boulogne (Suite).

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMÈT.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.

Moyenne des 4 années.

4 ann. | 105 | 326,087 | 42 | 28 | 14 | 0,63 | 1,7

Quoique le coût de cette ligne soit peu élevé comparativement à celui des autres lignes françaises, elle ne donnait cependant qu'une faible rémunération aux capitaux, 1,7 p.c. en moyenne; cela est dû à ce que la recette n'atteignait que le chiffre minime de 42 francs par jour-kilomètre, dont la majeure partie se trouvait absorbée par les frais d'exploitation qui atteignaient en moyenne 75 p. c. de la recette brute.

Cette ligne a été achetée par le chemin de fer du Nord, moyennant l'échange de 75,000 actions contre 75,000 obligations du chemin de fer du Nord, portant 15 francs d'intérêt, payables les 1^{er} janvier et juillet, amortissables en 75 ans, remboursables par 500 francs, fusionnée dans le Nord (voir n° 28).

Compagnie du chemin de fer du Centre.

L'ordonnance du 24 octobre 1844 concède à cette Compagnie les chemins de fer d'Orléans à Châteauroux et au Bec-d'Allier. kil. 231

La convention du 9 décembre 1848 concède du Guein à Nevers 41

Ensemble 242

Cette concession, octroyée d'après les principes de la loi de 1842, laisse au compte de l'État la construction complète du chemin jusqu'à la plate-forme du ballast. Ces travaux, qui ont coûté 51,159,397 francs, ont été abandonnés à la Compagnie comme subvention. La concession a été accordée pour un terme de 39 ans 11 mois.

Les inaugurations des diverses sections ont eu lieu comme suit :

1847. 20 juillet, Orléans, Vierzon, Bourges. . kil.	113
" 15 novembre, Vierzon, Châteauroux. . . .	60
1849. 20 mai, Bourges, Nérondes	56
1850. 5 octobre, Nérondes, Nevers.	53

Total pareil 242

Capital.

66,000 actions de 500 francs . . . fr. 33,000,000
Subventions en travaux. 51,159,397

Total 84,159,397

Statistique comparative.

Centre.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1847.	99	304,255	69	40	29	0,57	3,3
1848.	175	342,168	48	31	17	0,55	1,8
1849.	195	314,061	49	36	25	0,54	2,3
1850.	217	331,366	49	22	27	0,45	2,9
1851.	242	258,134	49	24	25	0,49	2,7

Moyenne des 5 années.

5 ann. | 177 | 326,087 | 53 | 29 | 24 | 0,54 | 2,7

Ce chemin n'a réalisé en moyenne que 2,7 p. c. sur les capitaux employés à sa construction; mais les larges subventions en travaux accordées par le gouvernement amélioreraient considérablement la position des actionnaires, puisque les produits des 84 millions se distribueraient en entier aux actionnaires, qui n'en avaient fourni que 33.

Par le décret du 27 mars 1852, cette Compagnie a été fusionnée dans celle d'Orléans (voir n° 16).

Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

L'ordonnance du 24 octobre 1844 accorde à cette Compagnie la concession d'un chemin de fer d'une longueur de 461 kilomètres.

Cette concession est subventionnée de tout le travail nécessaire pour terminer la voie jusqu'à la plate-forme du ballast, ainsi que l'établissement des stations et dépendances, la Compagnie n'étant chargée que de la voie, du matériel roulant et des installations accessoires de son service.

La ligne, ainsi subventionnée, a été accordée en concession pour un terme de 27 ans 278 jours, modifié postérieurement et porté à 50 ans par ordonnance du 6 août 1850.

Les sections suivantes ont été inaugurées avant la fusion :
 1846. 2 avril, Orléans à Tours. kil. 115
 1851. 15 juillet, Tours à Poitiers. 101

Longueur approximative 216

Capital.

150,000 actions de 500 francs, soit. . fr. 65,000,000
 Subvention en travaux 35,743,454
 Ensemble. 100,743,454

Statistique comparative.

Orléans, Tours et Poitiers.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Codi kilom.	PAR JOUR-KILOMÉT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1847.	115	296,253	93	54	39	0,58	4,7
1848.	115	309,767	98	58	40	0,58	4,8
1849.	115	315,511	90	57	33	0,63	5,8
1850.	115	329,108	91	50	44	0,55	4,8
1851.	162	312,103	70	56	34	0,51	4,9

Moyenne des 5 années.

5 ann. | 125 | 312,352 | 89 | 51 | 38 | 0,56 | 4,4

Le produit de cette ligne s'élève en moyenne à 4,4 p. c. sur les sommes dépensées; mais, à cause des fortes subventions obtenues par cette Société, le dividende des actionnaires a été double de ce chiffre.

Cette Compagnie, dont une partie seulement du réseau était exécutée, a été fusionnée par décret du 27 mars 1852 dans la Compagnie d'Orléans (voir n° 16).

Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

L'ordonnance du 1^{er} novembre 1844 donne à bail, à la Compagnie ci-dessus désignée, le chemin de fer de Nîmes à Montpellier, pour un terme de 12 années.

Cette ligne, d'une longueur de 52 kilomètres, a coûté à l'État 14,709,157 francs, et la Compagnie y a dépensé 1,438,102 francs pris sur son capital de deux millions de francs.

La mise en exploitation remonte au 9 juillet 1845, jour de son inauguration.

Capital social.

4,000 actions de 500 francs. fr. 2,000,000

Statistique comparative.

Montpellier à Nîmes.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Codi kilom.	PAR JOUR-KILOMÉT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1845.	52	278,335	35	24	11	0,69	1,4
1846.	52	295,672	48	28	20	0,59	2,4
1847.	52	300,850	53	30	23	0,56	2,8
1848.	52	305,560	42	27	15	0,64	1,7
1849.	52	309,991	44	26	18	0,58	2,2
1850.	52	310,617	52	31	21	0,60	2,4
1851.	52	310,908	61	39	22	0,56	2,5

Moyenne des 7 années.

7 ann. | 52 | 301,425 | 47 | 28 | 19 | 0,60 | 2,2

Une recette peu élevée, une dépense forte, n'ont pas permis à cette ligne de rétribuer à un taux convenable les capitaux employés à la construction; la moyenne est de 2,2 p. c.

Par la loi du 8 juillet 1852, cette ligne a été fusionnée dans la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, moyennant une annuité de 25,000 francs (voir n° 40).

26

Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes.

Créée par ordonnance du 23 janvier 1843, cette concession, longue de 100 kilomètres, n'a obtenu aucune subvention; accordée d'abord pour 75 ans, elle a été portée, le 27 mars 1852, à 99 ans.

Cette ligne a été inaugurée le 10 avril 1848.

Capital.

40,000 actions de 500 francs	20,000,000
Emprunt en 5,300 obligations de 1,000 francs, portant 50 francs d'intérêt, remboursable par 1,250 francs en 75 ans, l'intérêt payable 4 ^{er} janvier, 4 ^{er} juillet	5,300,000
Prêt de l'État	3,000,000
Total	26,300,000

Statistique comparative.

Montereau à Troyes.

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coté kilomèt.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1848.	75	216,114	16	22	-6	1,40	néant.
1849.	121 (1)	217,822	23	32	3	0,89	0,4
1850.	100	218,661	34	34	0	0,69	1,8
1851.	100	208,882	35	22	11	0,64	2,5
1852.	100	221,101	35	31	45	0,39	2,5
1853.	100	221,434	38	23	15	0,60	2,5

Montereau à Troyes (suite).

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coté kilomèt.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Moyenne des 6 années.

6 ann. | 100 | 215,005 | 30 | 22 | 8 | 0,80 | 1,5

Quoique ce chemin de fer ait été construit à un prix peu élevé comparativement aux autres lignes françaises, 220,000 francs par kilomètre, la rémunération des capitaux employés a été faible, 1,5 p. c.; cela provient d'une recette faible, 30 francs par jour-kilomètre, dont 80 p. c. ont été absorbés par les frais d'exploitation.

La Compagnie de Montereau à Troyes a cédé tout son avoir, tant actif que passif, à la Compagnie de Strasbourg, moyennant :

1^{er} Remboursement, en dix-huit mois, de 40,000 actions sur le pied de l'émission, soit à 500 francs;

2^o Remboursement à l'État des trois millions prêtés à la Compagnie de Montereau;

3^o Amortissement, en 75 ans, capital et intérêts, des 3,300,000 francs empruntés sur obligations par la Compagnie de Montereau.

Par suite de ces conventions, cette ligne, par décret du 17 août 1853, a été fusionnée dans la Compagnie des chemins de fer de l'Est (voir n° 31).

27

Compagnie belge d'Entre-Sambre-et-Meuse.

La ligne de Vireux à la frontière, longue de 2 kilomètres, a été accordée à cette Compagnie, sans subvention, pour

un terme de 94 ans, par ordonnance du 8 mars 1845. Elle a été mise en exploitation, le 24 juillet 1853, par une Compagnie belge de chemins de fer.

(1) Y compris l'exploitation momentanée de Melun à Montereau.

Compagnie du chemin de fer du Nord.

Antérieurement à la constitution du chemin de fer du Nord, l'État, d'après les dispositions de la loi du 11 juin 1842, avait entrepris la construction d'un chemin de fer destiné à joindre Paris aux villes de Lille et de Valenciennes; cette construction présentait un développement de 510 kilomètres.

Toujours antérieurement à la constitution de la Compagnie, l'État fit construire et inaugura, à la date du 21 novembre 1842, la section de Lille à la frontière belge; cette ligne, longue de 27 kilomètres, fut exploitée par l'État dans les années 1843 et 1844; la recette brute fut inférieure aux dépenses d'une somme de 8,600 francs environ pour les deux années réunies.

Alors intervint l'ordonnance du 10 septembre 1843 concédant, par voie d'adjudication publique, le chemin de fer de Paris à la frontière belge et embranchements, longueur 482 kilomètres; le rabais portait sur la durée de la concession: elle fut adjugée à la Compagnie du Nord pour 33 ans, tous frais faits et à faire étant à sa charge exclusive.

Par décret du 19 février 1852, toutes les lignes exploitées à cette époque par le chemin de fer du Nord furent ramenées à une extinction de concession uniformément fixée à 99 ans.

Voici la liste des accroissements successifs de concessions que cette Compagnie a obtenus :

1845. Septembre 10, Paris, frontière belge.	kil.	482
1847. Avril 1 ^{er} , ordonnance concernant la fusion du chemin de Creil à St.-Quentin (34).		102
1852. Février 19, décret concédant les lignes de St.-Quentin à Erquelines . . .	kil.	87
Somain au Cateau		38
La Fère à Reims.		80
		205
1852. Février 19, décret autorisant la fusion de la Compagnie d'Amiens à Boulogne (22).		125
1853. Août 13, concession de Paris à Creil . .		51
1854. Octobre 17, concession de Noyelles à St.-Valéry		6
1857. Juin 26, concession des lignes suivantes :		
Paris à Soissons.		103
Boulogne à Calais, avec emb. sur Marquise.		43
Amiens à St.-Quentin.		71
Honnillères du Pas-de-Calais		84
Pontoise à St.-Ouen-l'Aumône.		3
Chantilly à Senlis		11
Argenteuil à Ermont		5
Rouen à Amiens		120

NOTA. Cette dernière ligne sera entièrement construite et exploitée par la Compagnie du Nord; mais la Compagnie de l'Ouest fournira un tiers des frais de construction et recueillera un ers du produit net.

A reporter. . . kil. 1,409

Report.	kil.	1,409
1857. Même décret, concédant éventuellement, pour le cas où l'utilité publique en serait reconnue, les lignes suivantes, ayant une longueur approximative de.		200

Savoir :

- 1^o Un chemin de fer de Soissons à la frontière de Belgique, passant par ou près Laon, Vervins et Hirson ;
- 2^o Un chemin partant d'un point de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, à déterminer de Boulogny à Landrezieux, et aboutissant à un point à déterminer de la ligne énoncée au paragraphe précédent ;
- 3^o Un chemin de Senlis vers un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons ;
- 4^o Un prolongement du chemin de fer de Creil à Beauvais, vers un point à déterminer de la ligne de Paris à Draper, par Pontoise.

Ensemble	kil.	1,609
1857. Cession faite à la Compagnie des Ardennes d'une portion de la ligne de Laon à Reims .		52

Reste.

1857. Ligne de Chantilly à Senlis.		11
--	--	----

Ensemble des concessions		1,568
------------------------------------	--	-------

Lignes Belges.

1854. 3 novembre, reprise du chemin de fer belge de la frontière à Charleroi; ce chemin, concédé par la loi du 28 mai 1843, a une longueur de.		29
--	--	----

NOTA. Par acte du 3 novembre 1854, la Compagnie belge a donné à bail à la Société du Nord l'exploitation de sa concession, moyennant :

- 1^o Un dividende de 16 fr. 75 1/3 par action ;
- 2^o Un amortissement de 362 fr. 50 par action ;
- 3^o Les intérêts et l'amortissement de 2 millions d'obligations ;
- 4^o Le local et les frais de bureaux.

1854. 22 décembre, reprise du chemin de fer belge de Namur à Liège, concédé par arrêté royal du 20 juin 1845; longueur.		75
---	--	----

NOTA. Cette ligne a été reprise par le chemin de fer du Nord, par convention du 22 décembre 1854, approuvée par arrêté royal du 31 janvier 1855. Le bail se monte à 1,000,000 par an, indépendamment d'une somme de 3,375,361 francs pour rachat du matériel.

1858. 4 juin, reprise du chemin de Mons à Hautmont.		52
---	--	----

Savoir :

- 1^o Ligne principale, concédée par arrêté royal du 15 juin 1854 pour la partie belge, et par décret du 19 août 1854 pour la partie française, ensemble kil. 27
- 2^o Chemin de Saint-Ghislain; arrêté royal, 19 mai 1856 12
- 3^o Éclouges à Thuin 6
- 4^o Embranchement de Franchies. 7

Total pareil. 53

NOTA. La reprise est faite par bail à long terme, moyennant un revenu annuel de 1,300,000 francs, réduit à 1,100,000 fr. pour les trois premières années.

A reporter. . . kil. 1,722

Report. . . kil. 1,722

1858. 10 juillet, convention faite avec la Société de Namur à Liège pour la construction d'un chemin de fer de Namur à la frontière française par Dinant; longueur approximative. 60

NOTA. Cette convention est faite moyennant 15 millions d'obligations, que la Compagnie du Nord payera pour le prix du chemin entièrement terminé.

Total des lignes concédées et prises à bail. kil. 1,782

Liste des inaugurations des sections du chemin de fer du Nord.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1843. 10 sept. Lille à Valenciennes et à la frontière, reprise de l'État.	37	37
1846. 30 juin. Paris à Lille et à Valenciennes.	510	537
1847. 21 oct. Creil à Compiègne.	33	370
1848. 1 ^{er} sept. Lille à Saint-Pierre et à Dunkerque.	142	312
1849. 26 fév. Compiègne à Noyon.	25	535
30 août. Saint-Pierre à Calais.	3	538
21 oct. Noyon à Chauny.	17	555
1850. 1 ^{er} janv. Chauny à Tergnier-la-Fère.	7	562
25 mai. Tergnier à Saint-Quentin.	22	584
1852. Reprise des lignes de la Compagnie de Boulogne. (Voir Compagnie, 22.)	135	707
1853. 11 août. Hammon à Erquennes.	16	723
21 oct. Saint-Quentin à Hammon.	70	793
1857. 1 ^{er} sept. La Fère à Laon.	29	822
Creil à Beauvais.	37	859
1858. 6 juin. Noyelles à Saint-Valéry.	5	864
1 ^{er} juill. Hammon à la frontière.	11	875
15 juill. Buzancy à Somain.	49	924
Rectifications.	7	931

En récapitulant les diverses concessions, conventions, fusions et inaugurations successives que nous venons de rappeler, on trouve que le réseau, définitivement concédé à la Compagnie du Nord, se compose des lignes suivantes. A côté de la longueur concédée, nous avons mis en regard celle livrée à l'exploitation.

Tableau du développement, en France, des lignes de la Compagnie du Nord, à l'époque du 1^{er} janvier 1859.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Concédée.	Exploitée.
<i>Ancien réseau.</i>		
1 ^{re} De Paris à la frontière de Belgique.	336	336
2 ^{de} Embr. sur Lille à Calais et Dunkerque.	145	145
3 ^{de} De Creil à Saint-Quentin et Erquennes.	189	189
4 ^{de} Embr. de Tergnier à Laon.	39	39
5 ^{de} D'Amiens à Boulogne.	124	124
6 ^{de} De Creil à Beauvais.	37	37
7 ^{de} Paris à Creil.	51	51
8 ^{de} De Noyelles à Saint-Valéry.	6	6
9 ^{de} De Buzancy à Somain.	49	49
10 ^{de} De Villers-Gotterets au Port-aux-Perches.	5	5
11 ^{de} De Hammon à la frontière.	11	11
<i>Nouveau réseau.</i>		
12 ^{de} De Paris à Soissons.	101	101
13 ^{de} De Boulogne à Calais, emb. sur Marquise.	45	45
14 ^{de} De Rouen à Amiens.	73	73
15 ^{de} D'Amiens vers un point de la ligne de Creil.	6	6
16 ^{de} Des houillères du Pas-de-Calais.	86	86
17 ^{de} De Chantilly à Senlis.	11	11
18 ^{de} De Fontaine vers la ligne de Paris en Belgique.	3	3
19 ^{de} D'Ermon à Argenteuil.	5	5
Total.	1,363	931

Composition du capital social.

DÉSIGNATION.	SOMME REÇUE.
<i>Capital primitif.</i>	
400,000 actions de 400 francs.	160,000,000
NOTA. Ces actions ont été créées à 500 francs, ce qui portait le capital à 200,000,000 de fr., mais il n'a été versé que 400 francs; la décision de l'assemblée générale du 3 avril 1852 les a libérées de tout versement ultérieur. Jouissance des intérêts et dividende, 1 ^{er} janvier et 1 ^{er} juillet; l'amortissement des actions aura lieu de 1865 à 1947.	
125,000 actions nouvelles, émises au taux de 375 francs.	71,875,000
NOTA. Ces actions jouiront des mêmes époques de paiement que les actions antérieures, auxquelles elles seront assimilées à partir de l'année 1865.	

	TAUX DE remboursement.	
<i>Emprunts.</i>		
75,000 obligations de 500 fr. . .	37,500,000	37,500,000
Nora. Ces obligations de 500 francs rapportent 3 p. c. d'intérêt, sont amortissables en 75 ans. Elles ont été créées en 1848 et données en échange des 75,000 actions de chemin d'Amiens à Boulogne.		
2,365 obligations de 500 fr. . .	1,181,500	1,181,500
Nora. Ces obligations de 500 francs rapportent 4 p. c. d'intérêt, sont amortissables en 1868. Elles ont été émises par la Compagnie d'Amiens à Boulogne, en capitalisation des intérêts dus aux actionnaires en 1848. La Compagnie du Nord s'est chargée, lors de la fusion, du paiement de cette dette.		
75,000 obligations (1852). . .	37,500,000	24,750,000
Nora. Ces obligations de 500 francs portent 15 francs d'intérêt, payables en janvier et juillet, remboursables en 75 ans, par 500 fr. jusqu'en 1926.		
1 ^{er} emprunt de 1854.	37,500,000	22,989,847
2 ^e emprunt de 1854.	37,500,000	22,429,151
Emprunt de 1855.	37,500,000	21,556,937
Emprunt de 1856.	37,500,000	21,850,877
Emprunt de 1857.	37,500,000	20,817,365
Nora. Tous ces emprunts sont faits sur les mêmes conditions que celui de 1852.		

Subventions.

1 ^{re} La Compagnie a reçu de l'État, en travaux non remboursables.	43,085
2 ^{de} Du département du Nord.	1,000,000
3 ^{de} De la ville de Lille.	600,000
4 ^{de} De la ville de Douai.	500,000
5 ^{de} De la ville de Cambrai.	1,000,000
6 ^{de} De divers.	8,957
8 ^{de} De la Compagnie des Ardennes.	2,500,000

Dette envers l'État.

La Compagnie doit à l'État.	16,033,024
Total général.	426,437,761

LISTE DES DIVIDENDES DISTRIBUÉS.

1847 dividende 23,95 par action, soit . . .	6,30 p. c.
1848 id. 16 . . .	4 .
1849 id. 18,50 id. . . .	4,62 .
1850 id. 24 id. . . .	6 .
1851 id. 36 id. . . .	9 .
1852 id. 31,50 id. . . .	7,87 .
1853 id. 46 id. . . .	11,50 .
1854 id. 50,50 id. . . .	12,62 .
1855 id. 61 id. . . .	15,25 .
1856 id. 56 id. . . .	14 .
1857 id. 60 id. . . .	15 .
1858 id. 68 id. . . .	15,25 .

Dividende moyen des 12 années: soit 40 fr. 54 par action, 10 pour cent.

Les actionnaires ont donc reçu, en moyenne, 10 p. c. des fonds versés dans cette entreprise; soit, plus exactement, 40 fr. 54 par action libérée à 400 francs, et ce produit a été considérablement dépassé dans les dernières années. Il a été de 15 p. c. en 1858.

Plus hauts et plus bas cours annuels des actions du Nord.

1846	560	473 75	1853	1.090	715
1847	483	360	1854	850	665
1848	415	322 50	1855	990	770
1849	385	350	1856	1.060	760
1850	363 75	340 25	1857	925	667 50
1851	475	345	1858	1.015	885
1852	935	447 50	1859	1.005	812 50

Nouvelles conventions.

Décret du 17 juin 1859.

Les conventions du 24 juillet 1858, approuvées par le décret du 17 juin 1859, établit des modifications aux anciennes conventions dont les principales suivent :

Le réseau sera partagé en deux parties.

1° L'ancien réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais;
De Lille à Calais et Doukerque;
D'Amiens à Boulogne, avec embranchement de Noyelles à Saint-Valéry;
De Creil à Saint-Quentin et à Erquennes, avec raccordement de Busigny à Somlain, par Cambrai;
De Tergnier à Laon;
De Paris à Creil;
De Mont à Hautmont, sauf régularisation ultérieure de la rétrocession de cette ligne;

2° Le nouveau réseau subdivisé en :

Lignes concédées à titre définitif.

De Paris à Soissons;
De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise;
De Rouen à Amiens (pour deux tiers);
D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin;
Des bouillères du Pas-de-Calais;
De Chantilly à Senlis;
De Pontoise vers la ligne de Belgique;
D'Ermentau à Argenteuil;
De Villers-Cotterets au Port-aux-Ferches

Lignes concédées à titre éventuel.

De Soissons à la frontière de Belgique;
De la ligne de Saint-Quentin à Erquennes, à un point à déterminer de la ligne précédente;
De Senlis à un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons;
De Beauvais à un point à déterminer de la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise.

L'État garantit pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1856, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement du capital affecté au second réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme de 139,500,000 fr.

Le capital, pour les lignes concédées à titre éventuel, ne pourra excéder les sommes ci-après :

Soissons à la frontière belge . . .	fr. 33,000,000
Frontière à la ligne de Saint-Quentin . . .	13,000,000
De Senlis à la ligne de Paris à Soissons . . .	3,300,000
De Beauvais à la ligne de Paris à Dieppe . . .	9,000,000

Toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, qui excédera 58,400 francs (103 francs par jour-kilomètre), sera appliqué, concurremment avec les produits du nouveau réseau, à couvrir la garantie d'intérêt faite par l'État.

L'État sera créancier de la Compagnie pour les sommes qu'il aura payées en vertu de sa garantie d'intérêt, et en sera remboursé avec 4 p. c. d'intérêt.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois 53,500 francs par kilomètre (147 francs par jour-kilomètre) sur l'ancien réseau, et un intérêt de 6 p. c. sur le capital du nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Statistique comparative.

Nord.

ANNÉE.	Superficie exploitée kilom.	Côté kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1846.	234	312,102	67	50	57	0,44	4,5
1847.	343	385,912	134	58	76	0,41	7,5
1848.	418	343,982	114	56	58	0,48	6,1
1849.	356	346,798	100	45	85	0,45	5,9
1850.	573	337,705	115	48	67	0,41	7,2
1851.	707	334,818	106	44	62	0,41	6,8
1852.	707	339,394	117	45	72	0,58	7,7
1853.	707	334,147	156	52	84	0,58	8,6
1854.	707	360,874	155	63	92	0,40	9,4
1855.	730	411,730	192	80	112	0,41	9,5
1856.	793	446,413	176	78	98	0,44	8,0
1857.	817	456,628	185	78	105	0,45	8,9
1858.	891	472,815	180	76	104	0,42	7,7

Moyenne des 13 années d'exploitation.

13 ann. | 706 | 375,909 | 136 | 58 | 79 | 0,42 | 7,5

Résumé.

La Compagnie du Nord a exploité un réseau sans cesse croissant; de 254 kilomètres, dont l'exploitation se composait en 1846, l'exercice 1838 présentait un parcours de 891 kilomètres; la moyenne générale de ces treize années d'exploitation est de 706 kilomètres.

Par suite de cet accroissement, le chemin présentait, à toutes les époques, des sections inachevées, qui faisaient varier notablement le coût kilométrique résultant des sommes dépensées divisées par le nombre de kilomètres achevés; ce prix kilométrique moyen a été de 375,000 francs.

Les recettes brutes ont été très-fortes sur ce chemin; elles se sont élevées en moyenne générale à 136 francs par jour-kilomètre; la dépense journalière de 38 francs forme les 42 p. c. de la recette brute et laisse un produit net de 79 francs par jour-kilomètre; ce produit, réparti sur les fonds

de construction, fait ressortir le revenu moyen des treize années d'exploitation à 7,5 p. c.

Ce chemin a été construit entièrement avec des capitaux de l'industrie privée, sauf quelques subventions insignifiantes que nous avons indiquées en détaillant le capital de cette Société.

Le capital de cette Compagnie se compose à peu près de 1/3 actions et 2/3 obligations; ces dernières ne reçoivent qu'un intérêt fixe peu supérieur à 5 p. c. Or, le chemin rapportait de 7 1/2 p. c., le surplus ou deux fois 2 1/2 p. c., soit 5 p. c., vient augmenter le bénéfice des actionnaires et le porter environ à 12 1/2 p. c.

C'est ainsi que, sans subventions, et tout en réalisant un bénéfice de 7 1/2 p. c. sur les capitaux employés, le chemin de fer du Nord a pu distribuer en moyenne de 10 p. c. à ses actionnaires, tout en se formant une réserve et en commençant l'amortissement des obligations.

29

Compagnie du chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

La loi du 15 juillet 1845 autorisait l'adjudication publique de ce chemin de fer, et l'ordonnance du 10 septembre 1845

approuvait l'adjudication. Mais cette concession n'a eu aucun résultat et a été révoquée en 1847.

30

Compagnie du chemin de fer de Dieppe à Fécamp.

Cette Compagnie, par ordonnance du 18 septembre 1845, a été déclarée concessionnaire d'un chemin de fer de Malaunay à Dieppe et à Fécamp. Ce chemin, d'une longueur de 71 kilomètres, a été concédé sans subvention pour un terme de 94 ans.

L'inauguration de la section de Malaunay à Dieppe a eu lieu le 1^{er} août 1848; longueur 51 kil.

Capital.

Le capital se composait de 30,000 actions de 500 francs, ensemble fr. 15,000,000

Statistique comparative.

Rouen à Dieppe.

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1848.	54	357,891	27	21	6	0,71	0,8
1849.	51	373,514	41	29	12	0,70	1,6
1850.	51	371,490	42	36	14	0,67	1,9
1851.	51	376,824	35	32	11	0,65	1,3
1852.	55	376,290	47	29	18	0,62	2,4
1853.	51	376,671	48	33	15	0,69	2.
1854.	51	377,831	46	34	12	0,72	1,7

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	8.

Moyenne des 7 années d'exploitation.

7 ann. | 50 | 372,987 | 41 | 28 | 13 | 0,69 | 1,7

La faiblesse des recettes réalisées sur ce chemin (41 francs par jour-kilomètre), jointe à une dépense élevée, 69 p. c. de la recette brute, ont été les causes du peu de produit, 4,7 p. c., que recevait le capital de construction.

La Compagnie de Dieppe à Fécamp a consenti à céder son bail à la Société des chemins de fer de l'Ouest, moyennant paiement d'un intérêt annuel de 12 francs aux actions de la Compagnie du Dieppe et leur remboursement au prix de 400 francs.

Au moyen de ces conditions et par décret du 7 avril 1855, cette ligne a été fusionnée dans la Compagnie de l'Ouest (voir n° 58).

Compagnie du chemin de fer de l'Est.

L'ordonnance primitive qui a créé le chemin de fer de Paris à Strasbourg est du 27 novembre 1845; la concession de cette ligne, qui a 654 kilomètres de longueur, avait été octroyée pour un terme de 45 ans 268 jours; mais, à partir du 25 mai 1852, toutes les lignes exploitées par cette Compagnie furent uniformément ramenées à une durée de concession fixée à 99 ans.

La Compagnie a reçu successivement des extensions dont le détail se trouve dans la liste suivante:

1845. 27 novembre. Ordonnance concédant la ligne primitive de Paris à Strasbourg.	654
1852. Décret du 25 mars, ligne de Metz à Thionville.	50
1853. Décret du 17 août, Paris à Mulhouse, avec embranchements sur Coulommiers, de Nancy à Gray, de Paris à Vincennes, Saint-Mandé et Saint-Maur.	618
» Même décret, fusion de la Compagnie de Montreuil à Troyes (26)	100
» Même décret, fusion de la Compagnie de Blesmes à Gray (44).	175
1854. Décret du 20 avril, Strasbourg à Kehl	6
» Même décret, fusion de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.	198
1857. Décret du 21 janvier:	
1 ^{er} Embranchement de Bar-sur-Seine à la ligne de Paris à Mulhouse.	
2 ^e Raccordement avec la ligne de Vincennes à Saint-Maur	17
1857. 5 juillet. Chemin de Nerval au camp de Châlons.	25
1859. Décret du 17 juin 1859, approuvant la concession.	
1 ^{er} De Thann à Wesserling.	60
2 ^e De Mezières vers la ligne de Soissons, à la frontière de Belgique.	35
» Même décret, approuvant la fusion de la Compagnie des Ardennes (60)	420
Total concédé.	2,538

Sur ces concessions, la Compagnie a successivement exploité les sections désignées dans la liste suivante:

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1849. 5 juill. Paris à Meaux.	45	45
26 août. Meaux à Épernay.	97	142
» 10 nov. Épernay à Châlons.	51	173
1850. 10 juill. Metz à Nancy.	57	250

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1850. 5 sept. Châlons à Vitry.	33	263
1851. 27 mai. Vitry à Bar-le-Duc.	49	312
» 20 - Sarrebourg à Strasbourg.	71	383
» 24 juill. Metz à Saint-Avold.	50	433
» 15 nov. Bar-le-Duc à Commercy.	40	473
» 16 - Saint-Avold à Forbach.	20	493
1852. 19 juin. Commercy à Frouard.	50	543
» 12 août. Nancy à Sarrebourg.	77	620
» 16 nov. Forbach à la frontière.	4	624
1853. Fusion des lignes de Montreuil à Troyes (26).	100	724
1854. 15 fév. Blesmes à Saint-Dizier.	17	741
» Fusion de Strasbourg à Bâle (14).	139	880
» 5 juin. Épernay à Reims.	30	910
» 16 sept. Metz à Thionville.	30	940
1855. 18 juill. Saint-Dizier à Donjeux.	38	978
» 18 - Vendenheim à Haguenau.	25	1,001
» 23 oct. Haguenau à la frontière.	33	1,036
1856. 7 juill. Noisy à Nogent.	7	1,043
1857. 6 fév. Nogent à Naugis.	35	1,096
» 25 avr. Naugis à Plombin.	25	1,121
» - Troyes à Chaumont.	96	1,217
» - Donjeux à Chaumont.	51	1,268
» 16 mai. Bâle à Salins.	38	1,296
» 24 juin. Blainville à Epinal.	17	1,305
» 16 sept. Châlons à Mourmelon.	25	1,328
» 12 oct. Dannemarie à Mulhouse.	25	1,353
» 15 - Chaumont à Langres.	35	1,388
1858. 13 fév. Belfort à Dannemarie.	22	1,410
» 22 - Langres à Vesoul.	84	1,494
» 26 avril. Vesoul à Belfort.	61	1,555
» 22 juill. Châtenoy à Grey.	45	1,600
» 11 déc. Longueville à Provins.	7	1,607
1859. 17 juin. Lignes des Ardennes (60)	132	1,739

Des subventions et autres faveurs gouvernementales ont concouru à rendre l'exploitation de ce réseau ferré avantageux pour les actionnaires.

Voici la liste des avantages octroyés à cette Compagnie, soit directement, soit par la fusion d'autres compagnies.

Subventions.

Subvention en argent accordée à l'ancienne Compagnie de Bâle à Strasbourg (voir n° 14) pour le prolongement sur Wissenbourg. fr. 3,000,000

Subvention en travaux non remboursables. 122,382,500

Travaux remboursables.

Part contributive de la Compagnie dans les travaux faits par l'État à la gare de Strasbourg. fr. 817,300

Prêts du gouvernement.

Prêt fait par l'État à l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, à rembourser en 41 années. fr. 12,600,000

Prêt fait par l'État à la Compagnie de Montreuil à Troyes (voir n° 26). fr. 3,000,000

Capital-actions.

Les 500 mille actions de 500 francs qui forment le capital des actionnaires, ont été émises en deux séries de 125 millions de francs chacune, savoir :

1 ^{re} émission de 1845, en 250,000 actions de 500 francs, à 4 p. c. d'intérêt.	fr. 125,000,000
2 ^e émission de 1855, en 250,000 actions de 500 francs, à 4 p. c. d'intérêt.	125,000,000
Ensemble 500,000 actions.	fr. 250,000,000

Emprunts.

Indépendamment des prêts faits par le gouvernement, cette Compagnie a émis une grande quantité de titres d'emprunt sous forme d'obligations ; en voici la liste :

Obligations.	CAPITAL	
	réalisé.	à rembourser.
Émission de 1852 en 60,000 obligations de 500 fr., produisant 25 francs d'intérêt et remboursables par 650 francs en 99 ans, à partir de 1854.	30,000,000	39,000,000
16,000 obligations de 500 fr., mêmes conditions que l'émission ci-dessus.	8,000,000	10,400,000
Nota. Ces actions ont été remises en échange de 52,000 actions de la Compagnie de Biesmes à Gray, sur lesquelles 250 fr. seulement avaient été versés.		
62,828 obligations de 500 fr., aux mêmes conditions que les deux émissions précédentes.	31,414,000	40,708,200
Nota. Ces actions représentent le prix d'acquisition du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, et ont été remises en échange des 84,000 actions de cette Compagnie dans la proportion de 3 obligations pour 4 actions.		
2,775 obligations de 1,400 fr., produisant 50 francs d'intérêt, remboursables à 1,250 francs en 47 ans, à partir de 1845.	3,032,500	3,468,750
Nota. Ces obligations émises en 1845, ont été créées par la Compagnie de Bâle (14) et seront servies par celle de l'Est.		
20,000 obligations de 500 fr., produisant 25 francs d'intérêt, remboursables par 625 francs en 50 années.	10,000,000	12,500,000
Nota. Ces obligations ont été émises en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour la construction de la ligne de Wissembourg et prise à charge par la Compagnie de l'Est.		
A reporter.	82,466,500	106,076,950

CAPITAL	réalisé.	à rembourser.
Report.	82,466,500	106,076,950
125,000 obligations de 500 fr., émises en 1854 à 480 francs, remboursables par 650 francs en 94 ans, à partir de 1856, produisant 25 francs d'intérêt.	60,000,000	81,250,000
Nota. Une partie de cette émission a servi pour l'achat de la ligne de Montereau à Troyes (voir n° 26).		
3,295 obligations de 1,000 fr., produisant 50 francs d'intérêt, remboursables par 1,250 francs en 75 ans.	3,292,000	4,116,250
Nota. Ces obligations ont été émises, en 1852, par la Compagnie de Montereau à Troyes.		
105,000 obligations de 500 fr., remboursables par 650 fr., émises en juin 1856 à 477 fr. 50.	50,137,500	68,250,000
126,000 obligations de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt, émises en décembre 1856 à 500 francs.	153,600,000	256,000,000
165 obligations de Mulhouse à Thann (n° 12) de 1,000 francs.	165,000	206,250
	349,661,000	515,899,450
Capital reçu.	515,899,450	
Excédant à rembourser.	166,528,450	

La différence entre les chiffres de ces deux colonnes montre que la Compagnie aura à rembourser une prime de 166 millions de francs en ses des intérêts, pour les sommes qu'elle a empruntées sous différentes conditions.

Liste du dividende distribué aux actions.

Exercice	1849	20	par action	4	pour cent.
1850	20	"	"	4	"
1851	20	"	"	4	"
1852	35	"	"	6,60	"
1853	30,30	"	"	6,06	"
1854	62	"	"	12,40	"
1855	78,50	"	"	15,70	"
1856	74	"	"	14,80	"
1857	40,65	"	"	8,15	"
1858	40,46	"	"	8,09	"

L'appréciation de la valeur de ces actions, faite par le public, a varié dans une assez forte proportion : 316 francs était le prix d'une action en 1850, le cours atteignait 1,060 fr. en 1856 et retombait à 600 fr. en 1858 ; la liste suivante montre, année par année, les variations de ces valeurs :

Plus hauts et plus bas cours des actions.

1846	560	475 75	1853	1,029	715
1847	485	360	1854	850	665
1848	415	322 50	1855	990	770
1849	385	330	1856	1,060	760
1850	365 75	5,115 95	1857	922 50	607 50
1851	475	345	1858	767 50	600
1852	955	447 50	1859	695	520

Nous avons déjà en l'occasion de faire remarquer la mobilité du prix des actions de chemins de fer largement subventionnés et chargés d'obligations.

Par ces combinaisons financières, les actionnaires peuvent recevoir un dividende de beaucoup supérieur au produit moyen réel des capitaux employés ; dans la Compagnie qui nous occupe, le dividende distribué s'est élevé jusqu'au double du revenu moyen réel des capitaux, ce dont on peut s'assurer en comparant la liste des dividendes au tableau de statistique. Une faible augmentation des produits augmenterait de beaucoup les dividendes des actionnaires.

Réciproquement, une légère diminution dans la recette nette devient une cause de perte considérable pour les porteurs qui ont acquis les actions à un prix élevé.

Conventions nouvelles.

Les conventions approuvées par l'arrêté du 17 juin 1859 modifient les conventions antérieures dans le sens suivant :

La concession est divisée en deux réseaux.

1° L'ancien réseau comprend :

- De Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims et sur Mourmelon et prolongement jusqu'à Kehl ;
- De Paris à Vincennes et Saint-Maur, avec raccordement sur la ligne de Mulhouse ;
- De Frouard à Metz et à la frontière prussienne ;
- De Metz à Thionville et à la frontière du grand-duché de Luxembourg ;
- De Strasbourg à Wissembourg ;
- De Strasbourg à Bâle ;
- De Mulhouse à Thann ;
- De Thann à Wesserling ;

2° Le nouveau réseau comprend des lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

- De Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Conlommiers, Provins, Montereau et Bar-sur-Seine ;
- De Blennes à Saint-Dizier et à Gray ;
- De Nancy à Gray par Epinal ;
- De Reims à la frontière belge par Mézières, Charleville et Givet, avec embranchement sur Sedan ;
- De Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge par Longwy ;
- De Reims à la ligne de Paris à Soissons ;
- De Reims à Laon.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de la Belgique.

Garantie pendant 50 ans d'intérêt et d'amortissement sur les lignes concédées à titre définitif, sur une somme ne pouvant excéder 505,000,000 de fr., et pour la ligne de Mézières la somme de 17 millions.

Toute la portion des *produits nets* excédant 27,800 francs (70 francs par jour-kilomètre) sera appliquée, concurremment avec le produit net du nouveau réseau, à couvrir la garantie de l'État.

L'État reste créancier de toute somme payée en vertu de sa garantie et en fera la répétition même sur le matériel lors de l'extinction de la concession avec intérêts de 4 p. e.

Le partage des bénéfices avec l'État aura lieu à partir de 1872, lorsque le réseau des Ardennes produira net 6 p. e. et celui de l'est 8 p. e. des sommes employées.

Statistique comparative.

Est.

ANNÉE.	Longueur employée kilométr.	Coût kilométr.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1849.	61	474,945	68	52	16	0.76	1.3
1850.	211	437,382	78	43	35	0.55	2.9
1851.	364	331,366	66	33	33	0.50	3.6
1852.	550	336,770	80	37	43	0.46	4.4
1853.	624	391,740	115	35	60	0.46	5.6
1854.	927	383,062	105	47	58	0.44	6.4
1855.	976	373,031	118	52	66	0.42	7.6
1856.	1043	391,753	109	46	63	0.42	3.8
1857.	1256	369,336	106	48	58	0.45	3.8
1858.	1520	469,177	97	49	48	0.50	3.6

Le tableau ci-dessus montre que le développement de cette Compagnie a suivi une progression très-rapide, indiquée par la colonne n° 2 ; le prix kilométrique peut difficilement s'estimer avec exactitude pendant tout le temps que durent les constructions des lignes et l'appropriation de celles rachetées d'autres compagnies. Ces tâtonnements se reflètent dans la colonne n° 3 ; ces mêmes circonstances influent, quoique à un moindre degré, sur les produits de l'exploitation indiqués par les colonnes 4, 5, 6 et 7 ; enfin, l'appréciation du produit p. c. du capital, inscrit dans la huitième colonne, doit nécessairement subir ces diverses influences, et c'est seulement lorsque la ligne a atteint son développement normal que l'on peut asseoir un jugement définitif sur son produit réel.

Ainsi, avec un produit qui ne s'écartait guère de 5 p. e., la Compagnie distribuait plus de 40 p. e. à ses actionnaires primitifs.

Nous avons déjà en l'occasion de signaler des faits analogues pour les compagnies d'Orléans et du Nord ; l'explication en est fort simple, la voici :

Le réseau de l'Est jouit de très-fortes subventions qui se montent à environ le tiers du prix de la construction ; la part d'intérêt qui reviendrait au gouvernement, s'il était co-partageant, s'est déversée en entier sur les seuls 125 millions d'actions primitives, et c'est ainsi que leur produit pour cent a été doublé.

Les prêts du gouvernement sont encore venus momentanément augmenter les bénéfices des actionnaires.

Mais les dividendes distribués aux actionnaires, en 1857 et 1858, ont diminué considérablement, parce que les faveurs que nous avons signalées ci-dessus, au lieu de se répartir sur

125 millions, ont dû être distribuées sur 250 millions, par suite de l'admission au partage des 125 millions d'actions créées en 1853.

52

Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes.

La loi du 19 juillet 1845 autorise l'adjudication d'un chemin de fer de Tours à Nantes, le rabais portant sur la durée de la concession. Elle fut accordée pour un terme de 34 ans 15 jours, et approuvée par l'ordonnance du 27 novembre 1845; néanmoins la loi du 6 août 1850 porta la durée de la concession à 50 ans; plus tard, lors de la fusion, la jouissance de la concession fut portée à 99 ans.

Cette ligne, longue de 195 kilomètres, a été ouverte, par sections, aux époques suivantes :

1848. 20 décembre, Tours à Saumur . . .	kilom.	64
1849. 1 ^{er} août, Saumur à Angers		44
1851. 24 août, Angers à Nantes		87
Total exploité.		195

Le capital social se composait de 80,000 actions de 500 fr.	
soit	fr. 40,000,000
Subvention en travaux	33,374,896
Ensemble.	fr. 73,374,896

Statistique comparative.

Tours à Nantes.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1849.	37	362,498	37	50	7	0,81	0,6
1850.	108	407,224	43	36	7	0,83	0,6
1851.	140	388,848	39	26	13	0,65	1,3

Moyenne des 3 années d'exploitation.

3 ann.	102	389,323	49	31	9	0,76	0,8
--------	-----	---------	----	----	---	------	-----

Une recette brute très-faible, nécessitant 76 p. c. de frais d'exploitation et ne laissant en moyenne que 9 francs par jour-kilomètre de produit net, n'a pas même rémunéré à 1 p. c. les capitaux employés à la construction.

Cette ligne, par décret du 27 mars 1852, a été fusionnée dans la Compagnie d'Orléans (voir n° 16).

53

Première compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

La première disposition législative qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon est la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement d'une ligne ferrée de Paris à la Méditerranée.

La loi du 16 juillet 1845 autorise la concession du chemin de fer de Paris à Lyon.

L'ordonnance du 21 décembre 1845 approuve la concession de ce chemin pour une durée de 41 ans 90 jours.

L'ordonnance du 1^{er} mars 1846 autorise la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Lyon, formée au capital de 200 millions, le chemin devant avoir une longueur approximative de 500 kilomètres.

Cette première société n'a pu achever l'œuvre qu'elle avait entreprise, malgré la loi du 9 août 1847 qui modifiait la concession et lui accordait un surcroît de jouissance dans le cas où il y aurait eu une augmentation de dépenses.

Par décret du 17 août 1848, l'État prend possession du chemin de fer de Paris à Lyon.

Chaque porteur d'une action de 500 francs du chemin de fer de Paris à Lyon a reçu fr. 7-50 de rente 5 p. c. lorsque son action était libérée de 150 francs, et 25 francs de rente 5 p. c. s'il libérait son action complètement; au moyen de cet échange, le gouvernement s'est rendu propriétaire de tout l'actif de cette première société qui s'est trouvé liquidée.

La loi du 10 mai 1849 autorise l'exploitation provisoire des parties terminées pour compte de l'État.

Les lois des 8 août 1849, 6 août 1851 et 27 novembre 1851 allouent des crédits pour la continuation des travaux.

Le montant du rachat s'élevait à	fr. 60,800,000
Pendant les années 1848 et 1849, l'État a fait une dépense budgétaire de	fr. 40,000,000

Ce qui porte la dépense de l'État à

L'État a cédé cet avoir à la nouvelle Compagnie de Paris à Lyon (voir n° 41).

Compagnie du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin.

La loi du 15 juillet 1845 autorisait l'adjudication publique de cette ligne, le rabais portant sur la durée de la concession. Elle fut adjugée pour un terme de 24 ans 335 jours, sans subvention.

Cette ligne, d'une longueur de 102 kilomètres, a été fusionnée avant son exploitation avec celle du Nord, par ordonnance du 10 avril 1847 (voir n° 28).

Compagnie du chemin de fer d'Asnières à Argenteuil.

Ordonnance du 10 janvier 1846 concédant, pour un terme de 50 ans, cette ligne longue de 11 kilomètres; elle fut fusionnée,

avant son exploitation, dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain (voir n° 6).

Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Loi du 16 juillet 1845 autorisant la concession d'un chemin de fer de Lyon à Avignon au moyen d'une adjudication publique, le rabais portant sur la durée de la jouissance; ordonnance du 11 juin 1846 approuvant la concession, sans

subvention, de ce chemin long de 332 kilomètres, pour un terme de 44 ans 298 jours. Ordonnance approuvant la Société anonyme 2 janvier 1847. Cette concession a été abandonnée en 1847.

Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

La loi du 11 juillet 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer de l'Océan à la Méditerranée, comprenait une ligne de Bordeaux à Cette, à mettre en adjudication publique, le rabais portant sur la durée de l'adjudication.

La loi du 11 juin 1846 approuve la soumission présentée par la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette, pour un terme de 66 ans 6 mois, cette ligne devant avoir une longueur de kil. 470

Une ordonnance du 4^{re} juillet 1846 approuve la

convention ministérielle concédant un embranchement sur Castres. kil. 50

Ensemble. 520

Autorisation de la Société anonyme par ordonnance du 24 septembre 1846.

Décision du Ministre des travaux publics, en date du 28 décembre 1847, déclarant la Compagnie déchue de sa concession.

Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (ANCIEN).

Loi du 26 juillet 1844, décidant l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Rennes par Chartres et Laval, avec allo-

cation de travaux et crédits pour la section de Versailles à Chartres.

Loi du 21 juin 1846 autorisant la concession du chemin de fer de Versailles à Rennes par Chartres, le Mans et Laval, avec embranchement du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon.

Décret du 16 juillet 1851, concédant, avec subvention, pour un terme de 99 ans, le réseau de Versailles à Rennes, avec embranchement sur Viroflay, d'une longueur de kil. 360

Même décret : fusion des deux compagnies de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche (voir n° 10 et 11). 36

Nota. Le 27 janvier 1852, décret autorisant la Société anonyme formée sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

Loi du 8 juillet 1852 : concession de Mezidon au Mans 439

Ensemble. . . kil. 535

Sur cette étendue, la Compagnie a mis successivement en exploitation les sections suivantes :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	
	Partielle.	Total.
1851. Versailles à Chartres, ligne de l'État	73	73
• Fusion des deux compagnies de Paris à Versailles, rive droite (11), rive gauche (10), ensemble. . .	56	109
1852. 30 juill. Raccordement de Viroflay.	2	111
• 7 sept. Chartres à la Loupe	36	147
1854. 16 fév. De la Loupe à Nogent-le-Rotrou.	24	171
• 1 juin. Nogent-le-Rotrou au Mans.	63	234

L'État a favorisé la construction de ce réseau des avantages suivants :

Subventions.

En argent, par l'État	fr. 12,600,000
En travaux non remboursables	73,000,000
Par le département du Calvados	1,000,000
Par la ville de Caen	400,000
Total	89,000,000

Travaux remboursables.

Matériel cédé par l'État pour 3,000,000 de francs.

Prêts par l'État.

La Compagnie ayant absorbé le chemin de Paris à Versailles, rive gauche (10), doit tenir compte à l'État du prêt fait à cette Compagnie, 10,000,000 de francs.

Les ressources financières fournies par l'industrie privée, pour la construction de ce chemin de fer, se composent de deux espèces, actions et obligations.

Actions.

70,000 actions de 500 francs. fr. 35,000,000

Nota. Sur ces actions, rapportant 4 p. c. d'intérêt, il n'a été versé que 300 francs.

Obligations.

11,936 obligations de 1,000 fr., produisant 50 fr. d'intérêt, remboursables à 1,250.

CAPITAL	
à rembourser.	réalisé.

14,920,000 11,936,000

Nota. Ces obligations, remboursables en 30 ans à partir de 1853, représentent le prix d'acquisition du chemin de Versailles rive droite (11), du raccordement de Viroflay, des gares de Paris, des Balgoulles.

3,400 obligations ont été émises aux mêmes conditions que les précédentes

3,875,000 3,400,000

Nota. Ces obligations ont été créées pour convertir celles de Versailles rive gauche (10).

2,002 obligations de 1,000 fr. produisant 50 fr. d'intérêt, remb. intégralement en 1859, ci.

2,002,000 2,002,000

Nota. Ces obligations résultent d'un emprunt contracté par la Compagnie de la rive droite et substituées aux actions dont les porteurs n'ont pas voulu accepter la conversion.

4,684 obligations de 1,000 fr. produisant 50 fr. d'intérêt

4,684,000 4,684,000

Nota. Ces obligations, créées en 1853, remboursables à partir de 1854, ont été émises principalement pour remplacer celles émises en 1853 par la Compagnie du chemin de la rive droite.

20,000 obligations de 500 fr. produisant 45 fr. d'intérêt, remboursables par 400 francs.

8,000,000 6,000,000

Nota. Ces obligations, qui représentent le prix d'acquisition du chemin de Versailles rive gauche (10), sont remboursables en 96 ans, à partir de 1854.

17,500 obligations de 1,000 fr., produisant 50 fr. d'intérêt, remboursables à 1,250 francs.

21,875,000 17,500,000

Nota. Ces obligations, émises en 1855, sont remboursables à partir de 1854.

2,000 obligations émises en 1854, produisant 50 fr. d'intérêt, remboursables à 1,250 francs

2,500,000 2,000,000

Total des emprunts à rembourser.

57,856,000

Somme réalisée.

47,223,000

Différence

10,634,000

Pendant toute la durée de cette Compagnie, les actionnaires ont touché 4 p. c. sur le montant de leurs actions, dont le cours à la Bourse a varié comme suit :

Cours des actions.

	Plus haut.	Plus bas.
1852.	810	350
1853.	812 50	675
1854.	682 50	538 75

Statistique comparative.

Ouest.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Codi kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
<i>Paris à Chartres (1).</i>							
1849.	42	359,543	45	27	18	0,69	1,9
1850.	88	380,198	60	35	25	0,53	2,6
1851.	88	385,525	71	35	36	0,48	3,5
<i>Paris au Mans et à Versailles (2).</i>							
1852.	128	559,469	113	62	51	0,54	3,4
1853.	131	579,105	120	64	56	0,54	3,5
1854.	209	472,976	106	57	49	0,54	3,7
Moyenne des 6 années des exercices.							
6 ann.	118	464,478	86	46	40	0,54	3,1

39

Compagnie du chemin de fer de ceinture.

Le décret du 25 décembre 1851 autorise la concession et décide l'établissement d'un chemin de fer de ceinture reliant, à l'intérieur des fortifications, les gares de l'Ouest, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

Le décret du 21 mars 1853 institue le syndicat de la Société, formée par les compagnies concessionnaires du chemin de ceinture.

Ces cinq compagnies sont : le Nord, l'Est, l'Ouest, le Lyon et l'Orléans. Chacune est intéressée pour un cinquième, aussi bien dans la construction que dans l'exploitation.

Cette exploitation se fait par une administration séparée, à laquelle chacune des compagnies formant le syndicat paye, pour les transports qu'elle fait effectuer, suivant un tarif déterminé.

Les comptes annuels, en profits et en pertes, se répartissent, par cinquièmes, entre les compagnies syndicales.

Ce chemin, concédé pour 99 ans, a une longueur de 47 kilomètres; il a été mis en exploitation en deux sections successivement ouvertes, savoir :

1852. 12 décembre, de la gare de Rouen à celle du Nord	7
1854. 25 mars, de la gare du Nord à celle d'Orléans	10
Ensemble . . . kilom.	17

Ce chemin de fer a reçu des subventions très-considérables

Ce chemin de fer, exploité d'abord par l'État, puis par une société subventionnée, n'a pu présenter des résultats bien réguliers; nous nous contenterons de faire observer que l'ensemble des capitaux employés à la construction ont rapporté, en moyenne, un peu plus de 3 p. c., et que les produits bruts et nets se sont considérablement accrus en 1852 par l'adjonction des deux chemins de fer de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche.

Par décret du 7 avril 1855, cette Compagnie a été réorganisée sous la dénomination de Chemin de l'Ouest (nouveau) (voir n° 58). Les anciens actionnaires ont fait l'échange de leurs titres action pour action.

bles de la part de l'État; le département de la Seine et les villes de Bercy et d'Ivry ont pareillement subventionné cette création. Voici comment le capital se compose :

<i>Capital.</i>	
Capital fourni par les sociétés	2,642,254
<i>Avances.</i>	
Avances faites par l'État en travaux remboursables	3,507,680
<i>Subventions.</i>	
Par l'État en travaux	7,709,336
Par le département de la Seine.	100,000
Par la ville de Bercy.	25,000
Par la ville d'Ivry.	25,000
Total des subventions.	7,859,336
Dépense totale. fr.	16,009,470

Ce chemin, servant à réunir les diverses gares de chemin de fer entre elles, a, par cela même, une utilité toute spéciale, dont le bénéfice se traduit par une augmentation dans le trafic de chaque ligne. Ce bénéfice saurait difficilement s'apprécier en chiffres.

(1) Exploitation par l'État avant la concession.

(2) Exploitation par la Compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

La loi du premier décembre 1851 autorise la réadjudication du chemin de fer de Lyon à Avignon, dont la concession a été abandonnée en 1847 par une première compagnie (voir n° 36).

Décret du 3 janvier 1852 approuvant l'adjudication passée pour la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Décret du 27 mars 1852 autorisant la Société anonyme sous la dénomination de : Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Cette concession subventionnée a été accordée pour une terme de 99 ans.

La dénomination de cette Compagnie a été changée lors de la fusion des quatre sociétés autorisées par la loi du 8 juillet 1852, et elle a pris la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Les concessions successivement accordées à cette Compagnie sont les suivantes :

Ligne primitive : Lyon-Avignon	234
Loi du 8 juillet 1852 accordant le réseau de Marseille à Toulon et de Rognac à Aix	93
Même loi du 8 juillet 1852 autorisant la fusion des Compagnies suivantes :	
1° Mines de la Grand'Combe et des chemins du Gard (8)	89
2° Compagnie de Montpellier à Cette (9)	27
3° Compagnie d'Avignon à Marseille (20)	129
4° De Montpellier à Nîmes (25)	52
Ensemble . . . kilom.	624

Les diverses parties de ce réseau ont été mises en exploitation aux époques ci-dessous renseignées.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	
	Partielle.	Complète.
1852. Fusion des quatre compagnies ci-dessus désignées. (Voir 8, 9, 30 et 25)	238	268
1852. 17 juill. Traversée du Rhône et raccordement	6	294
1854. 20 juill. D'Avignon à Valence	126	420
1855. 16 avril. Lyon à Valence	108	328
1856. 10 oct. Perrache à Guillaumière	1	329
1856. 11 " Rognac à Aix	25	354
1857. 1 ^{er} mai. Arvant à Brioude	10	564

Nous réunissons en une seule liste les fonds fournis par les actionnaires, les prêteurs sur obligations, les subventions de tous genres et les avances faites par l'État à cette Compagnie.

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL RÉALISÉ.	
<i>Actions.</i>		
90,000 actions de 500 francs.		43,000,000
Nota. Un premier dividende de 4 p. c. était payable par moitié les 1 ^{er} avril et 1 ^{er} octobre; le surplus du dividende était payé en avril ou mai et se répartissait entre toutes les actions amorties ou non.		
		CAPITAL à rembourser.
<i>Obligations.</i>		
120,000 obligations dites 5 p. c. remboursables à 625 fr., intérêt 25 francs, payables 1 ^{er} avril et oct., remboursables en 99 tirages de 1856 à 1954.	73,000,000	60,000,000
264,999 obligations dites 5 p. c. remboursables à 500 francs, intérêt 15 fr., en 99 tirages de 1856 à 1954; ces obligations ont été négociées en moyenne à 280 fr.	152,499,500	74,200,000
Ensemble	207,499,500	
Réalisé	154,200,000	
Différence	73,299,500	
<i>Avances de l'État.</i>		
Travaux faits, mais à rembourser pour Marseille-Avignon.	1,000,000	
Lyon-Avignon.	426,197	
Marseille-Toulon.	9,700,000	
		11,126,197
<i>Subventions en travaux.</i>		
Marseille à Toulon.	20,500,000	
Ligne de Montpellier à Nîmes entièrement construite.	53,171,000	
Travaux à rembourser par la ville d'Aix	1,000,000	
Ensemble.		86,471,000
<i>Subventions en argent.</i>		
Pour la ligne de Lyon à Avignon.	49,000,000	
Pour la ligne de Marseille à Avignon, y compris 10 millions pour achat de terrains.	41,000,000	
Ensemble.		90,000,000
Total		356,797,197

Voici le tableau des dividendes donnés aux actionnaires, mis en regard des plus hauts et plus bas cours des actions.

Produit et cours des actions.

	DIVIDENDES.		COURS.	
	Par action.	P. %.	Plus haut.	Plus bas.
1852.	28	5 68	795	560
1853.	30	6	860	660
1854.	30 50	6 10	887 50	615
1855.	95	18 75	1,360	840
1856.	117	25 40	1,850	1,200
1857.	»	»	2,185	1,725

Ce chemin de fer ayant reçu une subvention à peu près égale à la moitié du coût total de la construction, et le produit se déversant tout entier sur un capital-action très-faible, puisqu'il ne se composait que de 90,000 actions de 500 fr., il s'en suit qu'une légère amélioration de produit devient l'occasion d'une très-forte augmentation de dividende pour les actionnaires; c'est ce qui explique tout à la fois l'accroissement rapide et considérable du produit des actions et des variations de bourse qu'elles ont subies.

Du reste ce chemin ne présente rien d'exceptionnel dans son rendement ni dans son exploitation, pourvu que l'on fasse entrer en ligne de compte le coût réel de la ligne; c'est ce que fait voir le tableau suivant :

*Statistique comparative.
Lyon-Méditerranée.*

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Revenu.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1852.	294	458,378	77	56	41	0.46	3.4
1853.	294	444,145	84	58	40	0.44	3.8
1854.	358	465,963	91	41	50	0.46	3.9
1855.	494	583,304	129	32	77	0.40	4.5
1856.	529	599,653	158	61	97	0.39	5.6

Le rendement de ce chemin de fer a été constamment en progressant; cela est dû à l'augmentation successive du produit brut qui, de 77 francs par jour-kilomètre, s'est élevé à 158 francs. Cependant le rendement des capitaux employés n'a pas suivi une progression aussi forte que devrait le faire présumer le mouvement; cela est dû au coût kilométrique qui s'est considérablement accru.

Cette Compagnie, par décret du 19 juin 1857, a été fusionnée dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, suivant convention en date du 11 avril 1857, de laquelle il résulte que la nouvelle Compagnie sera mise en lieu et place des deux anciennes Compagnies, pour ne former qu'un tout indivis, tant de l'actif que du passif.

La nouvelle Compagnie a créé 577,500 actions libérées. Sur ce nombre, 180,000 actions seront remises, à raison de deux actions nouvelles pour une ancienne, aux actionnaires du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Voir n° 64, concernant la nouvelle Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

44

Chemin de fer de Paris à Lyon (seconde compagnie).

Nous avons vu (n° 33) qu'une première Compagnie s'était formée pour construire un chemin de fer de Paris à Lyon, que cette Compagnie ne put mener son entreprise à fruit, qu'elle fut liquidée et que les constructions faites furent reprises par l'État.

De nouveaux travaux furent ajoutés aux anciens, l'État exploita les sections terminées et finit par accorder cette ligne à l'industrie privée, en attachant à cette concession des subventions considérables.

C'est le décret du 5 janvier 1852 qui autorise la concession directe du chemin de fer de Paris à Lyon à la nouvelle Compagnie; un second décret de la même date approuve la convention ministérielle passée avec la nouvelle Compagnie pour l'exécution de ce chemin.

Le décret du 20 mars 1852 approuve les statuts de la Société formée sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Cette Compagnie a successivement étendu son réseau comme suit :

1852, décret du 5 janvier, concession principale de Paris à Lyon	512
1853, décret du 17 août, concédant l'embranchement d'Auxerre	20
1854, décret du 20 avril, concédant les lignes de Châlons à Dôle et de Bourg à Dôle	176
1854, même décret, approuvant la fusion de la Compagnie de Dijon à Besançon et à Belfort (42).	215
1855, décret du 5 avril, approuvant la fusion de Dôle à Salins (43)	39

Ensemble. kil. 962

Les diverses sections ont été ouvertes aux époques suivantes :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1852. 5 janv. Paris à Châlons, sect. reprise de l'État.	583	583
1854. 10 juill. Châlons à Lyon.	123	308
1855. 25 juin. Dijon à Dole.	47	335
= 11 août. Laroche à Auxerre.	20	373
1856. 7 avr. Dole à Besançon.	43	630
= 10 oct. Vaise à Pèrèche.	5	635
= 10 nov. Auxonne à Gray.	34	659

Nous rassemblons, dans la liste suivante, les diverses ressources créées pour construire et exploiter le réseau du chemin de fer de Paris à Lyon.

Capital.

DÉSIGNATION.	CAPITAL RÉALISÉ.
<i>Actions.</i>	
263,000 actions libérées de 500 fr. . . .	132,300,000
NOTA. Pendant l'exécution des travaux, 5 p. c. ont été distribués aux actionnaires; les intérêts se payent les 1 ^{er} janvier et juillet et le dividende le 1 ^{er} juillet.	
<i>Obligations.</i>	
1 ^{er} emprunt, 80,000 obligations de 1,000 fr., remboursables par 1,250 francs	100,000,000
NOTA. Ces obligations, jouissant d'un intérêt annuel de 50 francs, payables les 1 ^{er} avril et octobre, sont remboursables en 50 tirages annuels de 1856 à 1905.	80,000,000
2 ^{me} emprunt, 250,000 obligations de 500 fr., intérêts 13 fr.	125,000,000
NOTA. Ces obligations sont remboursables en 50 tirages annuels, de 1856 à 1905, l'intérêt payable par moitié les 1 ^{er} avril et octobre.	75,000,000
A rembourser	225,000,000
Réalisé	155,000,000
Différence	70,000,000
<i>Travaux remboursables.</i>	
Avances faites par l'État en travaux remboursables par la nouvelle Compagnie	122,000,000
A reporter.	409,300,000

DÉSIGNATION.

CAPITAL RÉALISÉ.

Report. . fr. 409,300,000

Subventions.

L'État a donné à la Compagnie une subvention en travaux non-remboursables de 61,046,964

NOTA. Les sommes dépensées sur la ligne de Paris à Lyon, antérieurement à la concession du 5 janvier 1852, en travaux de toutes sortes, soit par l'ancienne Compagnie, soit par l'État, se montent à . . . 200,318,825
Sur cette somme, il faut imputer les travaux remboursables et les subventions ci-dessus 181,046,964

Différence 19,271,859

Ensemble 80,318,823

Total. 489,818,823

Le chemin de fer de Paris à Lyon était intéressé pour un tiers dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, et pour un cinquième dans le chemin de ceinture.

Dans le petit tableau qui suit, nous mettons en regard, année par année, le dividende donné aux actions et le cours de ces mêmes actions à la Bourse.

Produit et cours des actions

	DIVIDENDE.		COURS.	
	Par action.	P. %.	Plus haut.	Plus bas.
1852.	32 07	6 55	1,040	558 75
1853.	30	10	960	810
1854.	80	16	1,067 50	755
1855.	85	17	1,350	975
1856.	81	16 20	1,565	1,060
1857.	"	"	1,600	1,190

Statistique comparative.

Paris-Lyon.

ANNÉE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.

Exploitation par l'État.

1849.	99	433,143	68	56	32	0,58	2,7
1850.	265	448,237	82	40	42	0,48	3,5
1851.	327	500,575	104	42	62	0,42	4,5

Moyenne des 3 années.

3 ann.	330	443,489	83	39	46	0,47	3,6
--------	-----	---------	----	----	----	------	-----

Exploitation par la Compagnie.

1852.	383	509,153	146	47	99	0,52	7,1
1853.	385	518,652	167	51	116	0,33	8,2
1854.	443	460,895	170	38	112	0,54	8,5
1855.	539	325,466	211	76	133	0,36	8,5
1856.	610	547,016	215	38	125	0,41	7,5

Moyenne des 5 années.

5 ann.	472	515,832	181	64	117	0,38	8,0
--------	-----	---------	-----	----	-----	------	-----

Résumé.

L'exploitation de ce chemin se subdivise en deux périodes. La première, qui est l'exploitation par l'État, de 1849 à 1851, ne présente rien de particulier; c'est plutôt une période de construction pendant laquelle l'État exploitait quelques tronçons de lignes donnant environ 5 à 4 p. c. de produit sur les capitaux employés.

La seconde période, celle exploitée par la Compagnie, est plus sérieuse. On remarquera dans le tableau de statistique comparative, que le produit kilométrique a été croissant d'une manière très-rapide, de 146 francs qu'il était en 1852, il a atteint 215 fr. en 1853. L'adjonction de la ligne de Dôle à Besançon en 1856 a fait baisser le produit des capitaux.

La moyenne des 5 années d'exploitation par l'industrie privée donne un produit brut de 8 p. c.

Nous aurons à consigner ici la même observation que nous

avons déjà présentée dans des circonstances analogues, c'est que les subventions accordées à cette ligne ont permis de distribuer des dividendes atteignant le double du produit que l'on eût réalisé s'il eût fallu rendre copartageantes dans les produits toutes les parties qui ont fourni les fonds nécessaires à la construction, savoir : l'État, les prêteurs sur obligations et les actionnaires.

Cette ligne, par décret du 19 juin 1857, a été fusionnée dans la grande Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tant en actif qu'en passif, de manière à ne former qu'un tout indivis, sous la dénomination de chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; à cet effet, il a été créé 577,500 actions libérées de la nouvelle Compagnie, dont 597,500 actions ont été données aux actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, à raison de trois actions nouvelles pour deux anciennes (voir la nouvelle Compagnie n° 61).

42

Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon.

Le décret du 12 février 1852 autorisait la concession directe d'un chemin de fer entre Dijon et Besançon, avec embranchement sur Gray.

Le décret du 11 septembre 1852 sanctionne les statuts de la Société anonyme pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer, dont la concession est faite, sans subvention du gouvernement, pour une durée de 99 ans.

Voici l'importance de cette concession :

Longueur primitive, comprenant, de Dijon à Besançon, avec embranchement sur Auxonne	.kil. 125
Décret du 17 août 1853, accordant, de Besançon à Belfort,	90
Ensemble	<u>215</u>

Capital.

35,200 actions de 500 francs, intérêt de 4 p. c., garanti par l'État, ci	fr. 16,600,000
5,500 obligations de 4,000 fr., intérêt de 50 francs, garanti par l'État pendant 50 années.	5,500,000
Ensemble.	<u>22,100,000</u>

Plus tard, lors de la concession du chemin de Belfort, le capital a été porté à :

40,000,000 en actions de 500 francs et
15,000,000 en obligations,
<u>55,000,000 ensemble.</u>

Avant la mise en exploitation, cette Compagnie a été fusionnée, par décret du 20 avril 1854, dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le rachat de la ligne de Dijon à Besançon a eu lieu moyennant l'échange de 25,000 actions de la Compagnie de Lyon, libérées de 250 fr. et d'une valeur nominale de 6,250,000 fr., contre les 35,200 actions émises par la Compagnie de Besançon, représentant, à raison de 350 francs versés par action, un capital de 11,620,000 francs.

Au moyen de ces conventions, la Compagnie du chemin de fer de Besançon a été fusionnée dans celle de Paris à Lyon (voir n° 41).

Compagnie des Salines de l'Est.

Le décret du 12 février 1852 autorise la concession directe d'un chemin de fer de Dôle à Salins ; un second décret, de la même date, approuve la convention passée avec la Compagnie des Salines de l'Est.

Cette ligne, d'une longueur de 39 kilomètres, a été concessionnée pour une durée de 99 ans, sans subvention ; mais

une convention ultérieure, approuvée par décret du 18 octobre 1852, accorde une garantie de 4 p. e. d'intérêt aux actionnaires. Capital social : 7 millions.

Cette ligne a été fusionnée dans la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, par décret du 5 avril 1856 (voir n° 41).

Compagnie du chemin de fer de Blesmes à Gray.

Le décret du 26 mars 1852 autorise le Ministre à concéder directement un chemin de fer de Blesmes et Saint-Dizier à Gray ; un autre décret, de même date, approuve la convention accordant la concession pour un terme de 99 ans, sans subvention. Le décret d'autorisation de la Société anonyme porte la date du 4 juin 1852.

La longueur de cette concession est de 175 kilomètres.

Capital.

32,000 actions de 500 francs. fr. 16,000,000

Nota. Intérêt garanti à 4 p. e. sur les actions.

44,000 obligations de 500 francs 22,000,000

Nota. L'État garantit l'intérêt à 4 1/2 p. e. et l'amortissement des obligations en 50 ans.

Subvention de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg 10,000,000

Ensemble 48,000,000

La Compagnie du chemin de fer de Blesmes à Gray a cédé ses droits à la Compagnie de Strasbourg, avant qu'elle ne mit aucune section en exploitation ; cette fusion s'est faite moyennant :

1° Délivrance d'une obligation de la Compagnie au capital de 500 francs, contre deux actions de Gray, libérées de 250 fr. ;

2° Extinction de la subvention que la Compagnie de Strasbourg devait payer à celle de Gray.

C'est au moyen de ces conventions que cette ligne a été fusionnée, par décret du 17 août 1853, dans la Compagnie des chemins de fer de l'Est (voir n° 31).

Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Beziers.

Décret du 27 mars 1852 autorisant de procéder à la concession d'un chemin de fer de Graissessac à Beziers.

Décret de la même date approuvant la convention ministérielle passée à cet effet.

Décret du 26 février 1853 autorisant la Société anonyme du chemin de fer de Graissessac à Beziers.

Cours des actions.

1853.	535	437,50	1856	670	440
1854.	535	415	1857	617,50	375
1855.	500	410	1858	480	113

Capital.

36,000 actions libérées de 500 francs . . . 18,000,000

Nota. Les intérêts desservis à 4 p. e.

109,500 obligations libérées remboursables par 250 francs en 79 ans, de 1858 à 1937, intérêt annuel de 7 fr. 30, payable par moitié les 1^{er} mai et novembre ; ces obligations, qui ne sont pas garanties par l'État, ont été émises à 140 francs 15,340,000

Ensemble 33,340,000

Par décret du 12 mai 1858, cette Compagnie a été placée sous séquestre.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg.

La loi du 21 juin 1846, relative aux chemins de l'Ouest, décide l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Cherbourg par Caen, avec embranchement sur Rouen et sur le Mans.

Décret du 11 septembre 1852 autorisant la Société anonyme, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg.

Ce réseau a une longueur de 317 kilomètres; la concession en a été accordée pour 99 ans, avec de larges subventions détaillées ci-dessous :

Capital.

60,000 actions de 500 francs. . . . fr. 30,000,000

Nota. Les actions rapportant 4 p. c. d'intérêt. Un a été versé que 325 fr. par action.

18,000 actions, intérêts garantis par l'État, non émises.

Subventions

Du gouvernement, en argent fr.	13,800,000
Id., en travaux non remboursables	16,500,000
Des départements et des villes suivantes, qui rembourseront l'État des travaux faits par le gouvernement et dont la Compagnie profitera :	
1 ^{re} le département de l'Eure	1,500,000
2 ^e id. du Calvados	1,000,000
3 ^e id. de la Manche	1,000,000
4 ^e la ville d'Évreux	100,000
5 ^e id. de Bernay	60,000
6 ^e id. de Beaumont. . . .	20,000
7 ^e id. de Conches	20,000
Total des subventions . . . fr.	34,000,000

Avant la mise en exploitation d'une section, cette ligne, par décret du 7 avril 1855, a été fusionnée dans la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest moyennant 26,666 actions de la nouvelle Compagnie, c'est-à-dire dans le rapport de neuf actions anciennes pour quatre nouvelles (voir n° 58).

Compagnie du chemin de fer de Provins aux Ormes.

Le décret du 8 juillet 1852 autorise l'établissement d'un chemin de fer de Provins aux Ormes.

Cette ligne, d'une longueur de 12 kilomètres, a été concédée sans subvention.

Son capital se compose de 5,500 actions de 500 francs. fr.	1,650,000
Subvention de la ville de Provins . . .	50,000
Total . . fr.	1,680,000

Chemin de fer du Midi et canal latéral à Garonne.

Le premier document législatif qui concerne ces lignes ferrées est la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer : de l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille; et de Paris vers l'Espagne par Tours, Bordeaux et Bayonne.

Cette loi est restée sans effet jusqu'au décret du 8 juillet 1852, autorisant la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne.

Le décret du 25 août 1852 approuve la convention pour la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Le décret du 6 novembre 1852 approuve la Société anonyme sous la dénomination consignée en tête de cet article.

Voici les concessions successivement octroyées à cette Compagnie :

Décret du 22 août 1852, de Bordeaux à Cette.kil.	480
Décret du 24 mars 1855, de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan et embranchement de Narbonne à Perpignan	257
Décret du 1 ^{er} septembre 1855, fusion de la Compagnie de Bordeaux à la Teste (13)	53
Décret du 19 août 1854, Agde à Perzenas et prolongements	56
Du chemin de fer de Bordeaux à la Teste jusqu'à Arcachon	3

Décret du 1^{er} août 1857, concessions des lignes suivantes :

1 ^o De Toulouse à Bayonne par Montrejean et le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchement sur Foix et Dax	427
2 ^o D'Agén à Tarbes par Auch et Rabastens	154
3 ^o De Mont-de-Marsan à Rabastens	87

Le décret du 17 juin 1859 concède :

1 ^o Un chemin de fer de Bayonne à la frontière d'Espagne, près Irún	50
2 ^o Le prolongement, jusqu'à Lodève, du chemin d'Agde à Clermont	15

Le même décret concède éventuellement :

Un chemin de Perpignan à Port-Vendres	30
Ensemble . . . kilom.	1,532

Cette Compagnie a mis en exploitation diverses sections de son réseau aux époques suivantes :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1853. Fusion de Bordeaux à la Teste	53	53
1854. 12 nov. De Lamothe à Dax	605	158
1855. 20 mars. De Dax à Bayonne	30	208
» 31 mai. De Bordeaux à Langon	43	251
» 4 déc. Langon à Tonneins	54	305
1856. 29 mai. Tonneins à Valence-d'Agén	65	370
» 30 août. Valence-d'Agén à Toulouse	95	465
1857. 12 janv. Morens à Saint-Martin d'Oney	36	490
» 22 avr. Toulouse à Cette	219	710
» 26 juill. La Teste à Arcachon	5	715
» 6 sept. Saint-Martin à Mont-de-Marsan	15	726
1858. 20 fév. Narbonne au Vernet	59	785
» 1 ^{er} juill. Raccordement à Cette	5	789
» 12 » Le Vernet à Perpignan	5	793

D'après ces concessions, modifications et inaugurations, le réseau du Midi se compose comme suit :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Concédée.	Exploitée.
<i>Au premier janvier 1860.</i>		
1 ^o De Bordeaux à Cette avec embranchement de Narbonne à Perpignan et d'Agde à Clermont	579	543
2 ^o De Lamothe à Bayonne avec embranchement sur Mont-de-Marsan	194	194
3 ^o De Bordeaux à la Teste et Arcachon	56	56
4 ^o De Toulouse à Bayonne avec embranchement sur Foix et sur Dax	137	•
5 ^o D'Agén à Tarbes	154	•
6 ^o De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens	87	•
7 ^o Embranchement de Lodève et de Port-Vendres	45	•
Total	1,502	793

Voici la liste des ressources créées pour la construction et l'exploitation de ce réseau :

DÉSIGNATION.	CAPITAL RÉALISÉ.
<i>Actions.</i>	
250,000 actions libérées de 500 francs	125,000,000
NOTA. 154,000 actions ont été émises au pair, et 89,334 actions émises à 700 francs : 86,666 actions restent en portefeuille, l'intérêt des actions sera desservi à 4 p. c.	
<i>Obligations.</i>	
249,788 obligations, 15 francs d'intérêt, remboursables à 500 francs	74,936,400
NOTA. L'intérêt et l'amortissement de ces obligations sont garantis par l'État pendant 50 ans ; elles sont remboursables par 500 francs en 98 ans, de 1859 à 1957 ; l'intérêt se paye les 1 ^{er} janvier et juillet de chaque année.	
Obligations de la Teste	1,030,000
<i>Subventions. (1)</i>	
Subventions de l'État, en argent	51,500,000
Subvention en travaux pour les lignes de Toulouse à Bayonne, etc., évaluées à	43,000,000
Ensemble	293,486,400

L'État s'engage à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements, ouvrages d'art, stations et maisons de gardes aux passages à niveau.

Par contre, la Compagnie :

1^o Se charge de parfaire les voies ferrées et les bâtiments des stations.

2^o Renonce à la subvention de 24,000,000 fr. allouée en 1857 pour l'exécution du chemin de fer des Pyrénées.

3^o Renonce aussi à la subvention de 4 millions alloués pour l'établissement des routes agricoles.

(1) Indépendamment des subventions en travaux et en argent, la Compagnie a obtenu du gouvernement la jouissance, pendant 99 ans, du canal latéral à la Garonne.

4^e La Compagnie livrera à l'État les terrains, terrassements, travaux d'art, sur la ligne de Toulouse à Bayonne, jusqu'à concurrence d'une somme de 1,805,467 fr.

Les intérêts ont été desservis à raison de 4 p. c., soit 20 francs par action.

Voici quel a été le cours des actions :

Cours des actions.

1852.	700	590	1856.	825	635
1853.	685	520	1857.	876	512 50
1854.	632 50	470	1858.	615	465
1855.	770	575	1859.	585	395

Nouvelles conventions.

L'arrêté du 17 juin 1859 introduit des modifications importantes dans les conventions de la Société du chemin de fer du Midi; en voici l'esprit :

La concession est subdivisée en deux réseaux.

1^o L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Bordeaux à Cète, y compris le raccordement, à Bordeaux, avec les chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Bordeaux à la Teste ;
De Narbonne à Perpignan ;
De Bordeaux à la Teste, avec prolongement sur Arcachon ;
De Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.

2^o Le nouveau réseau, comprenant les lignes concédées ci-après :

De Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre ;
D'Agén à Tarbes ;
De Mont-de-Marsan à Andrest ;
D'Agde à Clermont et Lodève ;
De Bayonne à Irun.

Lignes concédées à titre éventuel.

Embranchement de la ligne de Bordeaux à Cète sur Castres ;
De Perpignan à Port-Vendres.

L'État garantit 4 p. c. d'intérêt et l'amortissement pendant 40 années, à partir du 1^{er} janvier 1863, du capital affecté à la construction du nouveau réseau, sans que la somme puisse excéder 419 millions pour les lignes concédées à titre définitif.

Et pour celles concédées à titre éventuel, le capital ne pourra excéder :

Embranchement de Castres	fr. 9,000,000
De Perpignan à Port-Vendres	4,000,000

L'État sera créancier de la Compagnie pour toute somme qu'il aura pu payer en vertu de la garantie d'intérêt.

Chemins de fer exécutés à forfait par les compagnies :

Section de Bordeaux à Cète, de Bordeaux à Bayonne et Perpignan.

Allocation	fr. 51,500,000
Dépenses	51,500,000

La subvention de 51,500,000 francs a été accordée par les lois des 8 juillet 1852 et 29 mai 1853. Par suite du décret du 13 février 1855, la partie de subvention restant due au 31 décembre 1853 était de 16,650,000, payable savoir : 5 millions le 15 janvier 1857, 5 millions le 15 janvier 1858, et le solde le 15 janvier 1859; à chaque annuité ont été ajoutés les intérêts à 5 p. c. des sommes dont le paiement a été retardé en vertu du décret du 13 février 1855.

Chemins des Pyrénées.

Allocation	fr. 6,000,000
Dépenses	2,500,000

Reste au 1^{er} janvier 1860. . . 3,500,000

Statistique comparative.

Midi.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Côté kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1855.	350	412,300	34	25	9	0.74	0.6
1856.	376	449,519	32	34	16	0.65	1.2
1857.	661	562,044	57	35	22	0.61	1.9
1858.	783	550,567	59	33	26	0.56	2.6

Moyenne des 4 années.

4 ann.	517	535,625	50	32	28	0.64	1.6
--------	-----	---------	----	----	----	------	-----

La statistique comparative nous montre que le produit de ce chemin a été très-faible, la moyenne ne réalise qu'environ 1 1/2 p. c. sur le capital employé à la construction. Il est toutefois à remarquer que les produits suivent une marche ascendante. Celui de 1858 a atteint 2,6 p. c.

La faiblesse de ce rendement est dû au peu de transports effectués; on remarque cependant aussi une augmentation notable sur les produits bruts et une diminution sur les frais d'exploitation.

Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

Le décret du 24 avril 1855 approuve une convention relative à la construction et à l'exploitation d'un réseau composé des sections suivantes :

1° De Clermont à Lempdes.

2° De Montauban au Lot, avec embranchement sur Marciac.

3° De Coutras à Périgueux.

Ces concessions furent accordées, pour une durée de 99 ans, sans subvention ; plus tard (en 1855), le Grand-Central fut subventionné.

Le décret du 30 juillet 1853 autorise la Société anonyme formée sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

Voici le développement successivement acquis par les concessions de cette Compagnie :

1853. Décret du 24 avril, réseau primitif ci-dessus détaillé kilom.	714
» Décret du 26 décembre, fusion de la Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire (52) . .	150

1853. Décret du 7 avril, accordant :

1° De Saint-Étienne au Lot et à Périgueux. 104

2° De Limoges à Agen 236

5° De Marciac à Rhodéz 24

4° Fusion de la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, reprise de la Compagnie d'Orléans (16) 65

Ensemble. 1,293

1853. A déduire les lignes de la Compagnie de Rhône-et-Loire (52), cédées à la Compagnie de Paris à Lyon par le Bourbonnais (59) 150

Reste. 1,143

1855. Décret du 19 décembre, fusion du chemin de fer de Montluçon à Moulins (57) 83

Ensemble. kilom. 1,228

De tout ce réseau, le Grand-Central n'a exploité que les lignes terminées qu'il avait achetées, savoir :

1° Lignes de Rhône-et-Loire (52), ensemble 150 kilomètres, rétrocédées ensuite, en 1855, à la Compagnie de Paris à Lyon par le Bourbonnais (59).

2° La ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, 65 kilomètres, reprise de la Compagnie d'Orléans (16) et rétrocédée, en 1857, à la Compagnie de Paris-Méditerranée (61).

L'existence éphémère de cette Société et le peu d'étendue de ses lignes exploitées, ne permettent pas d'établir un

compte exact des produits obtenus pour cent francs des fonds employés. Ce n'est, à proprement parler, qu'une Compagnie transitoire qui, en effet, par décret du 19 juin 1857, a été partagée entre les Compagnies d'Orléans (16) et de Paris à Lyon et la Méditerranée (61).

Le Grand-Central, par suite des reprises de diverses compagnies, avait en circulation 9 espèces de titres, savoir :

25,000 obligations, 15 francs d'intérêt, remboursables par 500 francs.

NOTA. Compagnie de Rhône-et-Loire.

106,007 obligations, intérêt 15 francs, remboursables par 500 francs.

NOTA. Ces obligations provenaient d'un emprunt de 30 millions non émis, mais souscrit par le Crédit mobilier.

102,614 obligations, 25 francs intérêt, remboursables par 625 francs.

NOTA. Ces obligations sont garanties par l'État et proviennent : 39,374 de Saint-Étienne à Lyon, 7,240 de Saint-Étienne à la Loire.

11,600 obligations, 15 francs intérêt, remboursables par 500 francs.

NOTA. Ces obligations étaient garanties par l'État et provenaient du chemin d'Andrézieux à Roanne.

52,043 obligations, 50 francs intérêt, remboursables par 1,250 francs.

NOTA. Provenant de Rhône-et-Loire.

412 obligations, 50 francs intérêt, remboursables par 1,250 francs.

NOTA. Emprunts réunis.

2,946 obligations, 54 francs intérêt, remboursables par 1,550 francs.

NOTA. Ces obligations proviennent de la capitalisation des intérêts dus par la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon, fusionnée d'abord dans la Compagnie de Rhône-et-Loire et reprise en second lieu par le Grand-Central.

3,120 obligations, 25 francs intérêt, remboursables par 500 francs.

1,980 obligations, 20 francs intérêt, remboursables par 500 francs.

NOTA. Ces deux dernières espèces d'obligations provenaient de la Compagnie d'Andrézieux à Roanne.

Une partie de ces titres ont été échangés contre des obligations du Grand-Central, les autres continuent à être cotés à la Bourse.

A ces neuf espèces de titres d'emprunts il faut ajouter les actions et les obligations émises directement par la Compagnie du Grand-Central.

Actions.

224,000 actions de 500 francs fr. 112,000,000

NOTA. Ces actions donnaient droit à un intérêt de 4 p. c. du capital versé.

Obligations.

Emprunt 3 p. c. 1855; 181,000 obligations remboursables par 500 francs, en 99 tirages annuels, de 1860 à 1959, intérêt 15 francs, payables par moitié les 1^{er} janvier et juillet; somme remboursable 90,500,000 54,500,000

NOTA. Sur ces obligations, 15,260,000 fr., soit 44,300 obligations, représentent le prix des mines d'Aubin; 14,040,000 fr., soit 45,000 obligations, ont été payées pour l'acquisition du chemin de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

Subventions.

En espèces reçues de l'État 78,000,000

Garantie d'intérêt.

Garantie de l'État d'un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur un capital de 219 millions.

Les actions du Grand-Central ont reçu 4 p. c. d'intérêt pendant toute la durée de cette Compagnie.

Voici quel a été le cours de ses actions à la Bourse.

Cours des actions.

	Prix hist.	Prix bas.		Prix hist.	Prix bas.
1853.	565	500	1856.	767 50	533
1854.	532 50	375	1857.	651 25	538
1855.	663	505	1858.	658 25	633

Le partage du réseau du Grand-Central a été sanctionné par décret du 19 juin 1857, et a eu lieu entre la Compagnie d'Orléans (16) d'une part, et d'autre part les Compagnies de Paris à Lyon (41) et de Lyon à la Méditerranée (40), ces deux dernières étant fusionnées dans une même Compagnie, sous la dénomination de Paris à Lyon et à la Méditerranée (61). Ce partage a eu lieu de la manière suivante :

Partie cédée par le Grand-Central à l'Orléans.

1° Des lignes :	
De Limoges à Agen	236
De Courras à Périgueux	76
De Périgueux au Lot	147
Du Lot à Montauban, avec embranchement sur Rhodex	173
D'Arvant par Aurillac, et de Périgueux au Lot	188
De Montluçon à Moulins	85
Ensemble. . kilom.	905

2° Des forges, mines et ateliers composant la régie d'Aubin.

3° Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Partie cédée à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

1° Les lignes suivantes, d'une longueur totale de 325 kil. :

De Saint-Germain-des-Fossés à Clermont ;
De Clermont à Arvant ;
D'Arvant à Saint-Étienne par le Puy.

2° Du tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central, dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, telle qu'elle est établie par les décrets des 7 avril et 26 décembre 1855.

La Compagnie d'Orléans prend à sa charge les 44,200 obligations formant le prix des forges d'Aubin.

Le surplus des obligations émises sera réparti dans la proportion de 66 p. c. à la charge de la Compagnie d'Orléans, et 34 p. c. à la charge de la Compagnie de Paris-Méditerranée.

La subvention de 78,000,000, accordée au Grand-Central, sera partagée : 72 millions pour l'Orléans et 6 millions pour le Paris-Méditerranée.

Le prix de la cession a été payé ainsi : en échange des 224,000 actions du Grand-Central, il a été donné 522,666 2/3 obligations de 500 fr. chacune, intérêts 15 fr., jouissance du 1^{er} janvier 1857; c'est à raison de 2 1/3 obligations pour une action. Ces obligations seront à la charge des Compagnies, dans la proportion de 66 pour l'Orléans et 34 pour le Paris-Méditerranée.

Par décret du 19 juin 1857, les conventions précédentes ont été approuvées, et le réseau du Grand-Central partagé, dans les proportions indiquées entre l'Orléans (16) et le Paris-Lyon-Méditerranée (61).

80

Lyon à Genève.

Le décret du 30 avril 1853 approuve la concession d'un chemin de fer de Lyon à Genève; le décret du 6 août 1853, sanctionne la constitution de la Société anonyme sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.

La concession subventionnée est accordée pour un terme de 99 ans.

La longueur du réseau concédé est de . kilom. 234
1857, février 27, décret qui concède le raccordement de la ligne avec celle de Paris-Méditerranée (61). 2

Ensemble, environ. . kilom. 236

Les inaugurations des diverses sections ont eu lieu aux époques suivantes :

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Cumulée.
1856. 25 juin. Lyon à Bourg.	74	74
1857. 7 mai. Amberg à Seisels.	65	159
• 6 juin. Bourg à la Saboe.	34	173
• 20 juill. La Saboe à Mâcon.	2	175
1858. 18 mars. Seisels à Genève.	52	227
• 2 sept. Culoz à la frontière sarde.	2	229

Capital.

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL RÉALISÉ.	
<i>Actions.</i>		
80,000 actions de 500 francs.		40,000,000
NOTA. L'intérêt des actions est desservi à 4 p. c., payable par moitié les 1 ^{er} janvier et juillet.		
		CAPITAL à rembourser.
<i>Emprunts.</i>		
1 ^{er} emprunt de 1855 en 87,719 obligations de 500 francs, 15 francs d'intérêt, émises à 285 francs.	43,859,500	24,999,935
NOTA. Ces obligations sont remboursables en 99 ans, de 1856 à 1954; l'intérêt payable par moitié les 1 ^{er} janvier et juillet.		
2 ^{me} emprunt de 1857 en 54,345 obligations de 500 francs, 15 francs d'intérêt.	27,272,500	14,878,840
NOTA. Ces obligations sont remboursables en 99 ans, de 1858 à 1954; intérêts en janvier et juillet.		
A rembourser.	71,132,000	
Réalisé.	59,878,773	
Différence	11,253,225	
<i>Subventions.</i>		
Par le gouvernement français.		15,000,000
Par le gouvernement suisse		2,000,000
Total.		96,878,773

On n'a encore payé que les intérêts à raison de 4 p. %.

Cours des actions.

1853. 500	480	1856. 845 75	645
1854. 547	405	1857. 876	568 75
1855. 725	505	1858. 732 80	865
		1859. 680	407 50

Statistique comparative.

Lyon-Genève.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Codi kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % de capital employé.
			Receite.	Dépense.	Produit net.		
1. 1857.	2. 157	3. 511,268	4. 46	5. 50	6. 16	7. 0.65	8. 1.2

Fusionné dans le Paris à Lyon et à la Méditerranée, par décret du 19 juin 1857, l'exploitation continuera pour le compte de la Compagnie deux années après la mise en exploitation de la ligne entière de Lyon à Genève, temps après lequel le réseau sera complètement fusionné aux conditions suivantes :

Le produit de l'année d'exploitation sera majoré de 36 p. c. Les frais d'exploitation seront estimés à 40 p. c. du produit brut ainsi augmenté.

Le produit net fixé ainsi sera comparé au produit net réel du chemin de Lyon à la Méditerranée, et l'on augmentera les 90 mille actions de cette dernière Compagnie du nombre d'actions nécessaires pour le paiement de la ligne de Lyon à Genève; au moyen de ces conventions, la ligne de Lyon-Genève devient partie intégrante de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée (voir n° 40).

Depuis cette convention, les Compagnies de Paris à Lyon (41) et de Lyon à la Méditerranée (40) s'étant réunies pour former la Compagnie de Paris-Méditerranée (61), il a été convenu que les conditions resteraient les mêmes, à la différence, toutefois, que ce seraient des actions de la Compagnie de Paris-Méditerranée qui serviraient de paiement. C'est ainsi que la Compagnie de Lyon à Genève a été fusionnée dans le Paris-Méditerranée (61).

Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Le décret du 7 mai 1853 accorde la concession, et celui du 18 février 1854 approuve la Compagnie anonyme du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Cette concession, obtenue avec subvention, pour un terme de 99 ans, se compose :

1854. 18 février, décret concédant la ligne principale. kilom.	92
1857. 18 mars, la Compagnie a obtenu les lignes suivantes :	
1 ^o Chemin de Lyon à la ligne de Saint-Rambert à Grenoble.	44
2 ^o De Valence à la même ligne. . . .	48
Ensemble. . . . kilom.	<u>184</u>

Inaugurations.

1856. novembre 5, Saint-Rambert à Rives. . . .	56
<i>Nota. Voir le surplus des inaugurations à la Compagnie du Dauphiné (62).</i>	

Capital social.

Actions.

50,000 actions de 500 fr. fr. 25,000,000

 Au capital-action fr. 25,000,000

 Il faut ajouter :

 28,000 obligations remboursables par 500 fr.
et jouissant d'un intérêt annuel de 15 francs,
émises pour 8,400,000

Subventions.

 Subvention accordée par l'État. 7,000,000
 Ensemble. 40,400,000

Les lignes étant inachèvement, les actionnaires n'ont touché que les revenus de 4 p. % sur les sommes versées.

Cours des actions.

	Plus haut.	Plus bas.		Plus haut.	Plus bas.
1854.	437 50	400	1857.	730	420
1855.	340	422 50	1858.	375	535
1856.	757 50	492 50			

Par décret du 5 décembre 1857, cette Société prend la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Dauphiné (voir n° 62).

Compagnie de jonction de Rhône-et-Loire.

Par décret du 17 mai 1853, cette Compagnie est mise en possession des trois plus anciens chemins de fer construits en France, savoir :

1 ^o Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire (Saint-Étienne à Andrieux) (1). . . kil.	18
2 ^o Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon (2).	65
3 ^o Compagnie du chemin de la Loire (d'Andrieux à Roanne) (3).	67
Ensemble. . . kilom.	<u>150</u>

La Société anonyme a été autorisée, par décret du 30 septembre 1855, sous la dénomination de Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire.

La durée des concessions a été réduite à 99 ans de perpétuelles qu'elles étaient.

La Compagnie s'est engagée à élargir, rectifier et reconstruire, partout où cela sera reconnu nécessaire, les lignes formant une seule et même concession et à compléter le matériel.

Elle s'est engagée en outre à payer annuellement aux lignes rachetées, et avant tout prélèvement :

En 1853. fr.	3,197,000
1854.	3,396,000
1855.	5,415,000
1856.	3,321,000
1857 et suivantes	5,628,000

et, enfin, à rembourser à l'État 30 annuités de 204,077 fr. représentant, en capital et intérêts à 3 p. c., les 4 millions prêtés à la Compagnie d'Andrieux à Roanne. La première annuité devant être payée le 27 mars 1859.

Pour la formation de son capital, la Compagnie était autorisée à émettre des actions jusqu'à concurrence de 50 millions, et des obligations pour le surplus.

La Compagnie de Rhône-et-Loire a cédé ses droits à la Compagnie du Grand-Central, par convention du 25 décembre 1855, moyennant remboursement des 100 francs versés par action, et d'une prime de 125 francs aussi par action, payables en obligations libérées rapportant 5 p. c. d'intérêt.

Moyennant ces conventions, la fusion a été faite dans le Grand-Central (voir n° 49).

Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise.

Le décret du 20 juillet 1855 accorde, sans subvention et pour un terme de 99 ans, le réseau dont le détail suit :

Ligne de Reims à Mézières et Charleville avec embranchement sur Sedan kilom.	106
De Laon à Tergnier, section échangée avec la Compagnie du chemin de fer du Nord contre le chemin de Creil à Beauvais	32
Le décret du 19 juin 1857 concède le prolongement direct de la ligne vers la frontière belge par Givet.	67
De Sedan à Thionville, prolongement vers l'Allemagne	125
Embranchement, de Longuyon à Longwy, vers le Luxembourg.	30
De Reims à Soissons	60
Ensemble. . . . kilom.	420

La Compagnie a souscrit pour 500,000 francs au chemin belge de Mariembourg à Chimay, avec engagement de porter la souscription à 500,000 francs, si le chemin était prolongé jusqu'à la frontière de France.

Capital.

Le fond social se composait primitivement de 42,000 actions de 500 francs, représentant 21,000,000 francs ; après diverses

combinaisons financières successivement modifiées, le capital se compose définitivement comme suit :

126,000 actions de 500 francs	fr. 63,000,000
26,277 obligations 3 p. c.	6,783,000

Ensemble. . fr. 69,783,000

Subventions.

Une subvention de 4,500,000 francs est accordée par le gouvernement ; elle est payable en trois termes, un premier paiement le 15 février 1860, un second paiement le 15 février 1861, et le troisième lors de la mise en exploitation de la ligne entière.

Cours des actions.

Les actions ont été cotées à la Bourse aux plus hauts et plus bas cours qui suivent :

1855.	350	495
1856.	700	480
1857.	602 50	400

Par décret du 3 juillet 1857, la Société a été autorisée à prendre la dénomination de Compagnie du chemin de fer des Ardennes (voir n° 60).

Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.

Le décret du 4 mars 1854 accorde à cette Compagnie, sans subvention et pour un terme de 99 ans, une ligne de chemin de fer d'une étendue de 15 kilomètres, renaissant Carmaux à Alby.

Le capital social de cette Compagnie se compose :

116,000 actions de 150. fr.	17,400,000
1 ^{er} emprunt 1855, de 3,000 obligations de 500 fr., intérêt 25 fr. remboursables en 50 ans, de 1858 à 1858	4,500,000
A reporter. . . fr.	18,900,000

Report. . fr. 18,900,000

2 ^{me} emprunt de 1858, de 2,000 obligations émises à 270 fr., remboursables par 500 fr. en 99 ans, de 1861 à 1860, intérêts annuels fr. 45.	540,000
---	---------

Ensemble. . fr. 19,440,000

Ce chemin de fer est plutôt industriel que destiné aux transports généraux ; c'est une dépendance des mines de Carmaux. L'inauguration a eu lieu le 1^{er} mai 1858.

55

Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais.

Décret du 7 juin 1854 concédant un chemin de fer de Bességes à Alais par Saint-Ambroix, pour un terme de 99 ans, sans subvention; longueur de la ligne principale, kil. 34

Décret du 24 juin 1857, embranchement des houillères du Tréllys. 2

Ensemble. . kilom. 33

Inaugurations.

1857, décembre 1^{er}; Bességes à Alais, kilomètres. . 51

1858, mars 8; Robiac à Tréllys. 2

Ensemble. . . . 33

Capital.

12,000 actions de 500 fr. 6,000,000

22,610 obligations de 500 fr., intérêt 15 fr., payable en avril et octobre, remboursables en 99 ans, de 1857 à 1956. 6,000,000

Ensemble. . fr. 12,000,000

Voici le cours des actions de ce chemin de fer, qui a surtout une importance industrielle.

Cours des actions.

1857.	580	575
1858.	500	425
1859.	525	450

Statistique comparative.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilomèt.	Coût kilomèt.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1858.	33	540,700	83	45	58	0,54	4,1

Ce chemin, rapportant un peu plus de 4 p. c. au début de son exploitation, ne présente rien d'extraordinaire et dont il faille faire mention spéciale.

56

Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont.

Le chemin de fer de Hautmont à la frontière belge appartient à une Compagnie belge. La concession, située en France depuis Hautmont jusqu'à la frontière, est d'une longueur de 15 kilomètres; elle a été accordée pour un terme de 99 ans, par décret du 19 août 1854. Son inauguration a été faite le 1^{er} juillet 1858.

Ce chemin a été pris à bail par la Compagnie du Nord, par convention du 4 juin 1858, moyennant un revenu annuel de 1,200,000 francs, réduit à 1,100,000 francs pour les trois premières années (voir n° 28). Le gouvernement français a, par décret du 26 septembre 1859, approuvé cette convention.

57

Compagnie du chemin de fer de Montluçon à Moulins.

Le décret du 17 octobre 1854 concède, sans subvention et pour un terme de 99 ans, une ligne de Montluçon à Moulins, avec embranchement sur Bezenet, d'une longueur de 85 kilomètres.

Le capital se compose de 44,000 actions de 500 fr., soit. fr. 22,000,000
Fusionnée, par décret du 19 décembre 1855, dans le Grand-Central (voir n° 49).

Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (nouveau).

Cette Compagnie a été formée de la réunion à l'Ouest ancien (38), de nouvelles concessions et de la fusion de plusieurs autres compagnies. Les conventions ministérielles portent les dates des 2 et 5 avril 1853; la loi de concession fut sanctionnée et promulguée le 2 mai 1853. Le décret du 16 juin 1853 approuve les statuts de la nouvelle Compagnie sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*.

Voici la composition du réseau tel qu'il résulte des dispositions législatives ci-dessus indiquées.

Toutes ces concessions ont été aussi rameutées à une durée uniforme expirant en 1937.

Situation du réseau.

1^{re} Anciennes sociétés fusionnées.

(6) Compagnie de Paris à Saint-Germain.kil.	52
(18) " de Paris à Rouen.	134
(19) " de Rouen au Havre.	92
(30) " de Dieppe à Fécamp.	74
(58) " de l'Ouest ancien.	335
(46) " de Paris à Cherbourg.	317

Ensemble des compagnies fusionnées. 1178

2^e Concessions nouvelles.

Le décret du 16 juin 1853, concède :

Lisieux à Honfleurkil.	36
Serquigny à Rouen	56
Argentan à Grauville	152
Argentan à la ligne de Chartres.	137
Le Mans à Augers.	105
Rennes à Brest.	249
Rennes à Saint-Malo.	74
Rennes à Redon	72

Ensemble, décret 16 juin 1853 881

Le décret du 17 juin 1859 concède :

Un tiers de la ligne de Rouen à Amiens, longueur 120 kilomètres, à construire et à exploiter par la Compagnie du Nord. Ci, pour un tiers de la propriété.kil.	40
Chemin de fer de Paris à Dieppe, partant de Pontoise.	123
Embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville	25
Embranchement de Conches à Laigle	35

Ensemble, décret 17 juin 1859 223

Total concédé. 2,284

Inaugurations.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Totale.
1853. Lignes fusionnées.		349
• 1 ^{er} juill. Mans à Lisieux.	135	679
• 14 août. Le Mans à Laval.	89	764
• 29 déc. Lisieux à Caen.	49	813
1856. 23 fév. Beaufort à Fécamp.	18	831
• 15 mars. Le Mans à Alençon.	52	883
1857. 1 ^{er} mai. Laval à Rennes.	73	956
1858. 1 ^{er} fév. Alençon à Argentan.	45	999
• 1 ^{er} juill. Lisieux à Pont-l'Évêque.	18	1,017
• 17 " Caen à Cherbourg.	131	1,148
• 14 août. Traversée de Fécamp.	2	1,150
1859. 1 ^{er} fév. Argentan à Meziidon.	43	1,193

La Compagnie jouit de subventions considérables; en voici la liste :

Subventions en travaux.

La Compagnie de Paris à Cherbourg (46) a reçu en travaux non remboursables 16,500,000 francs.

La Compagnie de l'Ouest a reçu les travaux de la ligne de Bretagne jusqu'à Rennes, ayant coûté à l'État. fr. 17,025,000

Subventions en argent.

Pour la ligne de Caen à Cherbourg	fr. 18,000,000
Pour les lignes de Rennes à Brest, à Saint-Malo et à Redon	28,000,000
Pour les lignes d'Argentan, Granville et Serquigny.	2,000,000
Pour la ligne de Meziidon au Mans.	14,000,000

NOTA. Les subventions qui précèdent ont été faites par l'État, les suivantes par les localités intéressées.

Pour l'embranchement de Serquigny	5,000,000
Pour l'embranchement de Meziidon au Mans.	2,000,000
Pour la ligne d'Argentan à Grauville	4,000,000
La Compagnie de Paris à Caen et Cherbourg (46) a reçu de l'État.	13,800,000
La même Compagnie a reçu des diverses localités (voir 46).	5,700,000
Pour l'embranchement de Laigle, par le département de l'Eure.	500,000

Ensemble. fr. 89,000,000

Le décret du 17 juin 1859 sanctionne une convention par laquelle le gouvernement livrera à la Compagnie les terrains, les terrassements et les ouvrages d'art du chemin de Rennes à Brest, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie aura à sa charge les autres dépenses, y compris la construction des stations.

Par contre :

1^o La Compagnie renonce à 17,022,950 fr. de la subvention de 18,000,000 qui lui avait été allouée pour l'exécution de chemins bretons ;

2^o Elle accepte la réduction à 2,000,000 de fr. de la subvention de 4 millions qui lui avait été octroyée pour l'embranchement d'Argentan à Granville ;

3^o Elle s'engage à livrer les terrains des terrassements et des ouvrages d'art sur la ligne de Rennes à Brest, jusqu'à concurrence de 6,850,000 francs.

Travaux remboursables.

Matériel cédé par l'État fr. 3,000,000

Prêt par l'État.

L'État a prêté à la Compagnie de l'Ouest . . 10,000,000

Capital.

Les diverses fusions ont eu pour résultat de mettre en circulation beaucoup de titres différents.

Une partie de ces titres était remboursée par suite d'amortissement ; d'autre part, la Compagnie a proposé aux porteurs d'obligations anciennes la conversion de leurs titres en obligations nouvelles ; mais une portion seulement des porteurs ont usé de cette faculté, de telle sorte qu'il serait fort difficile de présenter, avec quelque exactitude, le nombre d'obligations en circulation. Nous nous contenterons de dire que le *capital-actions* se compose de 500,000 actions de 500 francs, faisant un capital de 150,000,000.

A ce renseignement, nous ajouterons que la Compagnie nouvelle a créé 1,000,000 d'obligations de 500 francs, dont l'émission n'est pas complète. Voici la nomenclature des titres d'emprunts en circulation.

Liste des obligations en circulation.

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL	
	à rembourser.	réalisé.
600,000 obligations de 500 remboursables en 94 tirages, de 1858 à 1951, intérêts 15 francs payables 1 ^{er} janvier-juillet, émises à 280 francs.	300,000,000	168,000,000
<i>Nota.</i> Ces obligations, émises en plusieurs fois, ont servi en partie à la conversion d'anciens titres, mais un certain nombre de porteurs d'anciennes valeurs n'ont point admis l'échange. Il reste en circulation une partie des valeurs suivantes à la charge de la Compagnie.		
A reporter. . .	300,000,000	168,000,000

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL	
	à rembourser.	réalisé.
Report. . . .	500,000,000	168,000,000
1 ^o 8,000 obligations, intérêt 50 francs, remboursable 1,250. . .	10,000,000	8,000,000
<i>Nota.</i> Ce sont des obligations de Paris à Saint-Germain, remboursables en 30 ans de 1840 à 1859, émission 1838 et 1840.		
2 ^o 12,000 obligations, intérêt 50, remboursable 1,250.	15,000,000	12,000,000
<i>Nota.</i> Ce sont encore des obligations de Paris Saint-Germain, remboursables en 30 ans, de 1844 à 1893, émissions 1842 et 1843.		
3 ^o 4,000 obligations, intérêt 50 francs remboursable 1,000. . .	4,000,000	4,000,000
<i>Nota.</i> Ce sont des Versailles, rive droite, remboursables en 15 ans, de 1845 à 1849, émissions 1839.		
4 ^o 6,400 obligations, intérêt 50 remboursable 1,250.	8,000,000	6,400,000
<i>Nota.</i> Ce sont des obligations Versailles rive droite remboursables en 19 ans, de 1845 à 1893, émissions 1843.		
5 ^o 22,000 obligations, intérêt 15 francs remboursable 400. . .	8,800,000	6,600,000
<i>Nota.</i> Ce sont les anciennes actions de Versailles rive gauche, remboursables en 84 ans, de 1852 à 1935.		
6 ^o 6,000 obligations, intérêt 40 francs, remboursable 1,250. . .	7,500,000	6,000,000
<i>Nota.</i> Obligations de Paris à Rouen remboursables en 75 ans de 1846 à 1918 émissions 1845.		
7 ^o 26,750 obligations intérêt 50 francs remboursable 1,250. . .	53,437,500	26,750,000
<i>Nota.</i> Ces obligations proviennent de Paris-Rouen, remboursables en 80 ans de 1848 à 1928, émissions 1847 et 1854.		
8 ^o 15,000 obligations, intérêt 50 francs remboursable 1,250. . .	18,750,000	15,000,000
<i>Nota.</i> Ces obligations proviennent du Rouen au Havre, remboursables en 79 ans de 1847 à 1926, émissions 1845 et 1847.		
9 ^o 5,000 obligations, intérêt 60 francs remboursable 1,250. . .	6,250,000	5,000,000
<i>Nota.</i> Ce sont des obligations de Rouen au Havre, remboursables en 87 ans de 1850 à 1936, émission 1848.		
10 ^o 54,556 obligations intérêt 50 francs remboursable 1,250. . .	43,170,000	54,556,000
<i>Nota.</i> Ce sont des obligations de l'Ouest ancien, remboursables en 30 années, de 1853 à 1903, émission 1852 à 1855.		
11 ^o 27,000 obligations, intérêt 50 francs remboursable 1,250. . .	33,750,000	27,000,000
<i>Nota.</i> Emission de 1855, Compagnie de l'Ouest ancien.		
12 ^o 36,000 obligations intérêt 20 francs remboursable 500. . .	18,000,000	9,000,000
<i>Nota.</i> Ce sont les anciennes actions de Dieppe à Fécamp, transformées en obligations, remboursables en 99 ans de 1858 à 1957.		
A rembourser. . . fr.	506,657,500	
Valeur réalisée. . .		328,286,000
Différence. . . fr.	178,371,500	

Voici quels ont été les dividendes distribués aux actionnaires et les cours des actions :

Dividende et cours des actions.

	DIVIDENDE		COURS.	
	Par action.	P. %.	Plus haut	Plus bas.
1855.	50	18	840	618 75
1856	40	8	990	715
1857.	37 50	7 50	885	602 50
1858.	33	6 60	725	550

Conventions nouvelles.

Les conventions approuvées par l'arrêté du 17 juin 1859 modifient les conditions de la concession de la manière suivante :

La concession est subdivisée en deux réseaux.

1^{er} L'ancien réseau comprend :

De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil ;

De Paris à Versailles (R. D.) ;

De Paris à Versailles (R. G.) ;

De Paris à Rouen ;

De Rouen au Havre ;

De Rouen à Dieppe et à Fécamp ;

De Versailles à Rennes ;

De Nantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô ;

De Mézidon au Mans.

2^e Le nouveau réseau comprend les lignes énoncées ci-après :

De Serquigny à Rouen ;

De Lisieux à Honfleur ;

De Saint-Cyr à Sardeau ;

D'Argentan à Granville ;

De Rennes à Brest ;

De Rennes à Redon ;

De Rennes à Saint-Malo ;

Du Mans à Angers ;

De Rouen à Amiens, pour un tiers ;

De Paris à Dieppe par Pontolse et Gisors ;

De Pont-l'Évêque à Trouville ;

De Laigle à ou près Conches.

L'État garantit pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement du capital composant le nouveau réseau.

Le capital ne pourra excéder 291,000,000 de francs.

Lorsque le produit de l'ancien réseau excédera 26,700 fr. (73 francs par jour-kilomètre), le surplus servira, avec le produit net du nouveau réseau, à couvrir la garantie de l'État.

L'État reste garant de la Compagnie pour toutes les sommes qu'il aura payées en vertu de sa garantie.

Statistique comparative.

Ouest.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.		RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT net.	PROFIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1855.	632	586,184	154	71	82	0,46	6,5
1856.	866	628,245	137	71	66	0,52	5,5
1857.	995	506,403	138	68	70	0,49	4,7
1858.	1074	460,446	115	35	60	0,47	4,5

Moyenne des 4 années.

4 ann. | 880 | 447,819 | 135 | 66 | 69 | 0,48 | 5,5

Ce chemin de fer a une partie notable de sa longueur en construction, ce qui jette de l'incertitude sur son prix de construction, ainsi que sur le revenu des capitaux employés à la construction. On remarquera une tendance à la baisse des produits, ce qui porte à conclure que les sections nouvellement ouvertes sont moins productives que les anciennes. Ce chemin coûte en moyenne près de 450,000 francs par kilomètre, subventions comprises. Il ne présente rien d'exceptionnel par rapport au mouvement qu'il s'y manifeste et qui se traduit par un produit brut de 135 francs par jour-kilomètre, dont 48 p. c. en moyenne de frais d'exploitation ; les subventions dont il est doté lui permettent de donner un dividende bien supérieur à celui qui serait réparti à l'ensemble des capitaux dépensés s'ils étaient tous rémunérés.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

Cette Société a été formée en participation entre les trois compagnies du chemin de fer d'Orléans, du chemin de fer de Paris à Lyon et du Grand-Central, pour construire et exploiter

à frais communs le chemin de fer de Paris à Lyon, par Nevers, Moulins, Roanne, Saint-Étienne et Givors.

Le décret du 7 avril 1853 accorde à cette Compagnie le réseau suivant :

Corbeil-Nevers	kil. 218
Moret-Montargis	34
Roanne-Lyon	75
Embranchement de Vichy	9
Section de Juvisy à Corbeil et de Nevers à Roanne, reprises de la Compagnie d'Orléans (16)	178
Lignes de Rhône-et-Loire, reprise de la Compagnie Grand-Central (49)	430
Total du réseau. . . kilom.	681

L'exploitation se composait :

Lignes reprises de l'Orléans	113
Lignes de Rhône-et-Loire	150
Ensemble.	263

Capital.

Le capital entièrement formé d'obligations se subdivise comme suit :

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL	
	à rembourser.	réalisé.
1 ^{er} emprunt 211,000 obligations de 500 francs intérêt 15 fr. émis à 285	103,500,000	60,333,000
Nova. Ces actions sont remboursables en A reporter.	103,500,000	60,333,000

DÉSIGNATIONS.	CAPITAL	
	à rembourser.	réalisé.
Report.	103,500,000	60,333,000
70 ans de 1856 à 1923, intérêt payable 1 ^{er} janvier et juillet. Cet emprunt est sous la garantie des 3 Compagnies.		
2 ^{me} emprunt, Rhône-et-Loire de 63,643 obligations intérêt 15 fr. remboursables à 500 francs, comptées à 285 francs	31,821,000	18,158,453
Nova. Ces obligations sont garanties par l'Etat remboursable en 50 années de 1854 à 1952, intérêt payable janvier juillet.		
3 ^{me} emprunt, Rhône-et-Loire de 102,614 obligations de 500 fr. intérêt 25 francs remboursable à 625 francs.	64,133,750	51,507,000
Nova. Cet emprunt dit 5 p. e. est garanti par l'Etat pendant 50 ans. Il est remboursable en 99 ans de 1854 à 1952.		
4 ^{me} emprunt 151,007 obligations de 500 francs intérêt 15 fr. comptées à 285.	63,805,300	37,336,095
Ensemble. . . fr.	266,958,250	167,117,450
Réalisé	167,117,450	
Différence. . . fr.	99,840,800	

Lors du partage du Grand-Central, cette ligne de chemin de fer a fait partie du lot échu à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Cette convention a été sanctionnée par décret du 19 juin 1857 ; cette Société a donc été fusionnée dans la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (61).

60

Compagnie du chemin de fer des Ardennes.

Nouvelle dénomination donnée à la Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise (53), changement autorisé par décret du 5 juillet 1857.

Les diverses sections ont été inaugurées aux époques suivantes :

Liste des inaugurations.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	
	Partielle.	Totale.
1857. Septembre 1 ^{er} . Laon à Reims	32	53
1858. Juin 10. Reims à Rhetel.	38	90
• Septembre 13. Rhetel à Charleville	48	138
• Décembre 14. Charleville à Donchery	14	152

Cette Compagnie a été fusionnée dans celle de l'Est, au moyen d'une convention dont l'exécution est fixée à la deuxième année qui suivra l'exécution complète du réseau des Ardennes.

A cette époque, les 500 mille actions de la Compagnie de l'Est seront acérées du nombre d'actions nécessaires pour représenter la valeur des apports de la Compagnie des Ardennes.

Cet apport sera calculé de la manière suivante :

Le produit brut de la deuxième année d'exploitation de la ligne des Ardennes sera augmenté de 36 p. c.; de ce produit ainsi augmenté on déduira 40 p. e. pour frais d'exploitation (sans faire attention au chiffre réel des frais d'exploitation), le

résultat de ce calcul se comparera au produit net réel du réseau de l'Est et déterminera l'apport de la Compagnie des Ardennes.

La fusion, quoiqu'ayant lieu de principe, les administrations

resteront séparées jusqu'après la fixation de l'apport social.

Au moyen de ces conventions, ratifiées par arrêté du 17 juin 1859, la Société des Ardennes est fusionnée dans celle de l'Est (voir n° 34).

64

Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le décret du 3 juillet 1837 approuve la Société formée sous la dénomination précédente, elle résulte de la fusion des compagnies suivantes : 1^{re} de Paris à la Méditerranée (40); 2^{de} de Paris à Lyon (41); 3^{de} de Paris à Lyon par le Bourbonnais (42); 4^{de} de Lyon à Genève (50); 5^{de} d'une portion du Grand-Central (49), et 6^{de} de concessions nouvelles faites à cette Société.

Le décret du 19 juin 1837 fixe comme suit les lignes concédées :

(41) Paris à Lyon	Kilom.	962
(40) Lyon à la Méditerranée		624
(50) Lyon Genève		236
(59) Paris à Lyon par le Bourbonnais		681
(49) Portion du Grand-Central, de St-Germain-des-Fossés à Arvant et d'Arvant à St-Étienne par le Puy		323

Le même décret concède à cette Compagnie les sections suivantes :

1 ^{re} De Nevers et Moulin, à la ligne de Dijon à Châlons.	280
2 ^{de} De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon	33
3 ^{de} De la frontière suisse à la ligne de Dôle à Salins, par Pontarlier et les Verrières, avec embranchement sur Jougne	90
4 ^{de} De Montbéliard à Delle et Audencourt	24

Ensemble, concessions définitives. 3,235

Les lignes suivantes ont été concédées éventuellement pour le cas où l'utilité publique en serait reconnue :

1 ^{re} De Brioude vers Alais.	209
2 ^{de} Montrisois à Audrezieux, en remplacement de la ligne de Montrisois à Montaud (annulation du décret du 26 décembre 1856).	57

5 ^{de} De Privas à la ligne de Lyoo à Avignon avec prolongement jusqu'à Crest	35
4 ^{de} De Carpentras à la ligne de Lyoo à Avignon.	
5 ^{de} De Toulon à Nice	151
6 ^{de} D'Avignon à Gap avec embranchement sur Aix et sur Miramas par Salon.	351
7 ^{de} De Gap vers la frontière sarde	

Ensemble, concessions éventuelles. 823

1858, Fusion de la Compagnie du Dauphiné (62); cette ligne ne sera exploitée par Lyon-Méditerranée qu'en 1862 260

Total général. . kilom. 4,538

L'étendue du réseau qui dépasse 4,000 kilomètres est estimée devoir coûter un milliard et 500 millions.

Les sections exploitées sont les suivantes :

Liste des inaugurations.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	
	Partielle.	Cumulée.
Paris-Lyon (41).	962	659
Lyon-Méditerranée (40).	564	1,223
Lyon-Genève (50).	129	1,452
Paris-Lyon par le Bourbonnais (59).	265	1,715
Grand-Central (49).		
1857. 1 ^{er} mai. Arvant à Brioude.	10	1,725
" 6 juil. Raccordement de Givors	5	1,730
" 13 " Saint-Germain à la Palisse.	5	1,735
1858. 1 ^{er} juin. Beaune à Beilfort.	96	1,829
" 7 " La Palisse à Roanne.	49	1,878
" 29 octob. Marseille à Aubagne	17	1,895
" 3 nov. Traversée de Roanne	5	1,900

D'après ces diverses fusions et mises en exploitation, voici les lignes dont se composait le réseau de Paris à Lyon-Méditerranée au 1^{er} janvier 1859 :

- 1^o De Paris à Lyon avec embranchement sur Auxerre.
- 2^o De Dijon à Belfort par Besançon avec embranchement sur Gray et sur Salins.
- 3^o De Bourg, par Louis-le-Saulnier, à un point de la ligne de Belfort.
- 4^o De Châlons sur Saône à Dole.
- 5^o De Lyon à Marseille par Avignon avec embranchement sur Aix.
- 6^o De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier avec embranchement sur Alais et la Grand-Combe.
- 7^o De Marseille à Toulon.
- 8^o De Lyon à Genève avec embranchement sur Bourg et Macon et sur la frontière sarde par Caloz.
- 9^o De Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Étienne, d'une part, et de l'autre par Tarare avec embranchement sur Vichy et sur Mont-Brison.
- 10^o De Saint-Germain-des-Fossés à Arrant par Clermont-Ferrand.
- 11^o D'Arrant à Saint-Étienne par Le Puy.
- 12^o De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon.
- 13^o De la ligne de Dole à Salins à la frontière suisse par les Verrières et par Jougne.
- 14^o De Montbéliard à Delle et Audencourt.

Cette Compagnie joint de subventions considérables que nous rappelons ici.

Subventions en travaux.

Reprises de Lyon-Méditerranée, voir pour le détail (40) 56,471,000
 Reprises de Paris-Lyon, voir pour le détail (44). 80,318,823
 Ensemble. fr. 136,789,823

Subventions en argent.

Reprises de Lyon-Méditerranée, voir pour le détail (40). 90,000,000
 Reprise de Lyon-Genève, voir pour le détail (50). 27,000,000
 Portion de la subvention du Grand-Central. 6,000,000
 Ensemble. fr. 123,000,000

Indépendamment des subventions accordées par l'État, voici quelles sont les ressources créées par l'industrie privée.

Actions.

800,000 actions de 500 francs. 400,000,000 de francs.

<i>Obligations.</i>	CAPITAL	
	à rembourser.	réalis.
Emprunt de la Compagnie 600,000 obligations de 500 frs. intérêts 15 francs payables par moitié les 1 ^{er} janvier et juillet remboursable en 99 ans de 1860 à 1959.	500,000,000	180,000,000
<i>Obligations de Paris-Lyon.</i> Voir cette Compagnie (44) pour les détails	225,000,000	155,000,000
<i>Obligations de Lyon-Méditerranée.</i> Voir cette Compagnie (40) pour les détails	207,499,300	154,200,000
<i>Bourbonnais.</i> Voir cette Compagnie (59) pour les détails	266,958,750	167,117,450
Ensemble	999,458,250	
Réalisé.	636,517,450	
Excédant	363,140,800	

Cette prime de 459 millions devra être prélevée sur les bénéfices futurs.

Voici quels ont été depuis la fusion les dividendes donnés aux actionnaires et les cours des actions à la bourse.

Produit et cours des actions.

	DIVIDENDE.		COURS.	
	Par action	P. %	Plus haut.	Plus bas.
1857.	33	10.6	965	775
1858.	49 50	9.9	915	710
1859.	"	"	910	740

Conventions nouvelles.

Le décret du 17 juin 1859 est venu modifier les conventions antérieures qui régissaient l'exploitation des chemins de fer; nous avons, dans l'exposé, donné le sens général de ces nouvelles conventions; voici les clauses spéciales relatives à la Compagnie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée.

La concession est considérée comme partagée en deux réseaux distincts :

1^o L'ancien réseau comprend les lignes rétrocédées antérieurement à la convention du 11 avril 1857, savoir :

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre ;

De Dijon à Belfort par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins ;

De Bourg par Lons-le-Saulnier, à un point de la ligne de Dijon à Belfort ;

De Châlons-sur-Saône à Dôle ;

De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix ;

De Tarascon à Cetta par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe ;

De Marseille à Toulon ;

De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Nâcon, et sur la frontière sarde par Culoz.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes rétrocedées ou concédées à titre soit définitif, soit éventuel, par la convention du 11 avril 1837 et postérieurement.

Lignes rétrocedées ou concédées à titre définitif.

De Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Étienne, d'une part, et par Tarare, de l'autre, avec embranchement sur Vichy ;

De Saint-Germain-des-Fossés à Arrant par Clermont-Ferrand ;

D'Arrant à Saint-Étienne par le Pay ;

De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon ;

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;

De la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse, par les Verrières et par Jongne ;

De Montbéliard à Delle et à Audincourt ;

De Saint-Rambert à Grenoble ;

De la ligne précédente à Lyon ;

De la même ligne à Valence.

Lignes rétrocedées ou concédées à titre éventuel.

De Brionde vers Alais ;

De Montbrison à Andrézieux ;

De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest ;

De Carpentras à la même ligne ;

De Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan ;

D'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part sur Aix, et d'autre part sur Miramas, par Salon ;

De Gap vers la frontière sarde.

L'Etat garantit pendant 50 années, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement du capital affecté au nouveau réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme de 814 millions.

Le capital garanti pour les lignes rétrocedées ou concédées

à titre éventuel, ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Brionde vers Alais	108,300,000
De Montbrison à Andrézieux	3,300,000
De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest	11,000,000
De Carpentras à la même ligne	3,500,000
De Toulon à Nice	60,000,000
D'Avignon à Gap	75,000,000
Embranchement dirigé de la précédente ligne sur Aix	10,500,000
Embranchement de la même ligne sur Miramas	4,000,000
De Gap vers la frontière sarde	33,000,000

Toute la portion des *produits nets* de l'ancien réseau qui excédera 37,400 francs par kilomètre (fr. 102 1/2 par jour-kilomètre), sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir la garantie d'intérêt par l'Etat.

L'Etat sera créancier de la Compagnie pour toute somme qu'il aura payée en vertu de sa garantie, s'il n'est pas remboursé à l'expiration de la concession. Il déduira le montant de sa créance du prix de rachat du matériel.

Le partage des bénéfices se fera suivant la convention du 11 avril 1837.

Statistique comparative.

Paris à Lyon et à la Méditerranée.

ANNEE.	Longueur moyenne exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMÈT.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour 1% du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1837.	1251	574,415	198	84	114	0.43	4.7
1838.	1305	578,300	181	89	92	0.49	4.4

Quoique cette ligne fasse de belles recettes brutes, qui se rapprochent de 200 francs par jour et par kilomètre, elle ne réalise cependant qu'un faible produit pour cent francs de capital employé ; la raison s'en trouve en consultant le tableau qui renseigne un coût de construction très-élevé et une exploitation coûteuse, c'est aux larges subventions dont jouit ce chemin que ses actionnaires sont redevables des 9 à 10 p. c. qu'ils reçoivent annuellement ; car, pour cette Compagnie, les emprunts par obligation deviennent une charge, puisque le chemin ne rapporte pas un produit égal à l'intérêt payé aux prêteurs.

Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Cette Compagnie, dont les statuts sont approuvés par le décret du 5 décembre 1857, est formée de l'ancienne Société de Saint-Rambert à Grenoble (51) dont le capital s'élève à 28,000,000 (voir n° 51).

Statistique comparative
Dauphiné.

ANNEE.	Longueur exploitée kilomèt.	Côté kilomèt.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1857.	75	287,963	33	24	9	0,73	0,9
1858.	115	314,706	43	31	12	0,72	1,1

Ce chemin, dont la construction s'achève, ne donne pas encore son produit normal. Ce premier essai ne donne que un p. c. sur le capital dépensé, quoique la construction ne s'élève pas à plus de 300 mille francs le kilomètre; cela est dû au faible produit brut et à la forte proportion de la dépense qui n'est pas moindre de 72 p. c. de la recette.

Cette Compagnie a passé un traité avec celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée analogue à la convention faite entre la Société de l'Est et le chemin de fer des Ardennes (60), en prenant pour base une majoration de 36 p. c. sur les recettes effectuées dans l'année 1862, sous déduction de 40 p. c. pour frais d'exploitation.

Fusionnée par décret du 17 juin 1859, Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (61).

RÉSUMÉ.

Après avoir examiné, pour chacune des nombreuses compagnies de chemins de fer qui se sont succédées en France, quelles sont les circonstances financières sous lesquelles elles se sont trouvées, il ne nous reste plus qu'à tirer des conclusions générales de ce travail.

L'uniformité que nous avons apportée dans la manière de présenter les détails pour chacune des compagnies, nous rendra la tâche très-aisée et facilitera au lecteur les moyens

de suivre jusqu'à leur origine la décomposition des sommes globales inscrites dans le résumé.

Le tableau suivant donne des renseignements sur la nature et l'importance des ressources financières créées pour parvenir à exécuter les chemins de fer. (Les chiffres entre parenthèses, renvoyant aux diverses compagnies, permet d'avoir recours aux sous-détails) :

TABLEAU

des ressources créées pour la construction et l'exploitation des chemins de fer français.

Au 1^{er} janvier 1859.

DÉSIGNATION.	CAPITAL- ACTIONS.	OBLIGATIONS.				SUBVENTIONS.		PRÊTS. de l'État.
		Nombre.	Rembours. par	Capital nominal.	Capital Réalisé.	Travaux.	Argent.	
(16) Orléans	150,000,000	8,888	1,250	11,110,000	9,999,000	247,950,000	101,000,000	16,000,000
"	"	15,553	1,250	16,670,250	9,999,750	"	"	"
"	"	1,160,000	100	340,000,000	339,325,804	"	"	"
"	"	1,200	1,250	1,500,000	1,200,000	"	"	"
"	"	10,000	500	5,000,000	2,793,000	"	"	"
"	"	265,207	500	134,605,500	76,673,812	"	"	"
(26) Nord.	210,000,000	600,000	500	300,000,000	180,000,000	43,085	5,408,957	16,033,024
"	"	2,365	500	1,181,500	1,181,500	"	"	"
(31) Est	250,000,000	368,828	650	259,738,200	179,551,500	122,582,500	"	16,417,500
"	"	512,000	500	256,000,000	155,600,000	"	"	"
"	"	5,500	1,250	4,125,000	3,500,000	"	"	"
"	"	2,775	1,250	3,468,750	3,052,500	"	"	"
"	"	20,000	625	12,500,000	10,000,000	"	"	"
"	"	165	1,000	165,000	165,000	"	"	"
(38) Ouest	150,000,000	1,000,000	500	500,000,000	300,000,000	53,325,000	80,000,000	13,000,000
"	"	51,256	1,250	43,170,000	34,256,000	"	"	"
"	"	27,000	1,250	33,250,000	27,000,000	"	"	"
"	"	8,000	1,250	10,000,000	8,000,000	"	"	"
"	"	12,000	1,250	15,000,000	13,000,000	"	"	"
"	"	4,000	1,000	4,000,000	4,000,000	"	"	"
"	"	6,400	1,250	8,000,000	6,400,000	"	"	"
"	"	21,000	400	8,800,000	6,600,000	"	"	"
"	"	6,000	1,250	7,500,000	6,000,000	"	"	"
"	"	36,750	1,250	55,437,500	36,750,000	"	"	"
"	"	15,000	1,250	18,750,000	13,000,000	"	"	"
"	"	5,000	1,250	6,250,000	5,000,000	"	"	"
"	"	56,000	500	18,000,000	9,000,000	"	"	"
(48) Midi	133,000,000	249,788	500	124,894,000	74,956,400	43,000,000	51,500,000	"
"	"	840	1,250	1,050,000	840,000	"	"	"
(61) Paris-Lyon et Méditerranée	600,000,000	600,000	500	300,000,000	180,000,000	136,789,835	125,000,000	"
"	"	80,000	1,250	100,000,000	80,000,000	"	"	"
"	"	250,000	500	125,000,000	75,000,000	"	"	"
"	"	120,000	625	70,000,000	60,000,000	"	"	"
"	"	264,999	500	132,499,500	71,200,000	"	"	"
"	"	211,000	500	105,500,000	60,555,000	"	"	"
"	"	65,643	500	31,821,500	18,138,455	"	"	"
"	"	102,614	625	64,133,750	51,307,000	"	"	"
"	"	151,007	500	65,505,500	37,536,995	"	"	"
(43) Graissessac	18,000,000	109,500	250	27,375,000	15,540,000	"	"	"
(50) Lyon-Genève	40,000,000	87,719	500	43,859,500	24,999,935	"	17,000,000	"
"	"	54,542	500	27,272,500	14,878,840	"	"	"
(51) Dauphiné	25,000,000	28,000	500	14,000,000	8,400,000	"	7,000,000	"
(53) Ardennes	65,000,000	26,277	500	15,138,000	7,985,100	"	"	"
(55) Besèges-Alais	6,000,000	22,810	500	11,303,000	6,785,000	"	"	"
Totaux	1,457,000,000			3,537,230,450	2,210,442,321	585,688,408	393,908,957	61,152,524

Les valeurs mentionnées dans le tableau qui précède sont celles que l'on négocie encore à la Bourse; nous avons naturellement fait abstraction des titres des compagnies éteintes, dont les actions ont été remplacées par les obligations des nouvelles compagnies; mais nous n'avons pas déduit quelques obligations déjà amorties; de plus des emprunts autorisés n'étaient encore émis que partiellement, nous avons dû compléter le capital total d'émission proportionnellement aux titres réalisés, le tableau précédent est donc une approximation d'ailleurs assez exacte du capital et de son taux d'amortissement.

Les sources d'où nous avons tiré ces résultats sont : les budgets de l'État, les documents statistiques officiels, les comptes rendus des compagnies et les titres négociés à la Bourse; nous devons à la vérité de dire que ces chiffres sont rarement dans un accord parfait. Les réalisations indiquées dans les documents officiels sont en général supérieures à celles accusées par les compagnies; ce sont souvent ces dernières que nous avons préférées.

Le capital-actions est de . . . fr.	1,437,000,000
Le capital-obligations, d'une valeur nominale de 3,532,350,450 fr., a produit . .	2,210,442,321

Capital fourni par l'industrie privée, fr.	3,647,442,321
--	---------------

Subventions données par l'État :

1° Eu travaux . . . fr.	383,688,408
-------------------------	-------------

2° En argent	393,908,937
------------------------	-------------

Ensemble	977,597,363
--------------------	-------------

Prêts et avances faits par l'État, en argent et en travaux remboursables . . .	61,452,324
--	------------

Total du capital réalisé . . . fr.	4,686,492,410
------------------------------------	---------------

L'on estime qu'il faudra emprunter, pour parfaire le réseau total, une somme approximative de	2,200,000,000
---	---------------

Coût présumé du réseau complet . . . fr.	6,886,492,410
--	---------------

Si l'on compare ce chiffre aux données employées par le gouvernement à l'effet de fixer les nouvelles conventions avec les compagnies (décret du 11 juin 1859), on trouve une concordance très-suffisante pour des résultats déduits de sources différentes et très-nombreuses; en effet, dans l'Exposé des motifs on rencontre les chiffres suivants :

L'ancien réseau a coûté, à la date du 1^{er} janvier 1859 :

A l'industrie privée fr.	2,663,000,000
------------------------------------	---------------

Subventions en travaux et argent . . .	831,813,143
--	-------------

Ensemble fr.	3,496,813,143
------------------------	---------------

Nouveau réseau estimé (1)	3,083,000,000
-------------------------------------	---------------

Subventions au nouveau réseau . . .	225,000,000
-------------------------------------	-------------

Total ou coût présumé . . . fr.	6,806,813,143
---------------------------------	---------------

(1) Le chiffre de 3,083,000,000 de fr. comprend une notable partie de travaux déjà exécutés et en exploitation que l'on a compris dans la catégorie du nouveau réseau.

C'est donc une somme de près de 7 milliards que coûteront les 16,352 kilomètres de chemins de fer, ou 416,268 francs, terme moyen, par kilomètre

A l'époque du 1^{er} janvier 1859, le coût moyen des chemins de fer approchait de 500,000 francs par kilomètre; la commission n'évalue le coût kilométrique du nouveau réseau qu'à 374,000 francs environ.

Dans les calculs rappelés ci-dessus, on n'a fait entrer que l'argent déboursé, sans faire attention au prix qu'il a coûté et qui se trouve représenté par la valeur nominale du titre à rembourser. C'est ainsi qu'une obligation de 500 fr. 3 p. e., se négociant à 300 fr., n'est comptée que pour 300 fr., tandis qu'on devra, en réalité, déboursier 500 fr. pour le racheter.

Cette prime n'entre pas dans le prix de la construction; par un artifice financier, on le fait peser sur le revenu, qui se trouvera diminué d'autant pendant toute la durée du remboursement.

Il nous est très-facile d'évaluer cette charge, car ce n'est autre chose que la différence entre la valeur nominale des obligations et leur produit en argent.

Or, pour l'ancien réseau, on devra rembourser fr.	3,532,350,450
---	---------------

On n'a reçu que	2,210,442,321
---------------------------	---------------

Prime fr.	1,322,107,929
---------------------	---------------

En admettant que les 2 milliards 200 millions à emprunter en obligations soient émis à 300 fr., remboursables à 500 fr., ce serait une prime dont il faut ajouter le montant, soit	1,466,666,067
--	---------------

Ensemble fr.	2,788,774,396
------------------------	---------------

Ainsi le capital nominal employé à la construction des chemins de fer français se composera de :

1° Sommes en argent fr.	6,886,492,410
-----------------------------------	---------------

2° Primes sur obligations	2,788,774,396
-------------------------------------	---------------

Total capital nominal . . . fr.	9,675,267,006
---------------------------------	---------------

Pour peu que la construction outre-passe les devis, on arrivera à un capital nominal ou à rembourser de dix milliards, le quart environ se composant de primes dont le remboursement est échelonné sur la durée de l'exploitation.

Nous avons réuni dans un seul cadre les données financières relatives à l'exploitation des chemins de fer pendant l'année 1858.

Année 1858. — Exploitation des chemins de fer français.

DÉSIGNATION.	LONGUEUR		COUT kilométrique.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.	DIVIDENDES distribués aux actionnaires.
	Construite.	Exploitée en moyenne.		Recettes.	Dépenses.	Produit net.			
Nord (28)	924	891	472,813	180	76	104	0.42	7.7	15.35
Orléans (16)	1,714	1,621	477,663	132	50	72	0.41	4.9	17.40
Ouest (36)	1,190	1,062	469,446	113	33	67	0.47	3.2	6.60
Paris-Lyon et Méditerranée (61)	1,528	1,502	576,300	181	89	92	0.42	9.3	9.35
Est (31)	1,007	1,050	469,177	97	49	48	0.50	3.4	8.03
Midi (15)	793	783	330,567	80	33	26	0.67	2.6	4.00
Divers.	548	410	388,890	65	35	25	0.55	2.6	4.07
Moyenne générale.	8,668	7,622	498,794	126	58	88	0.46	4.4	9.50

La moyenne qui termine ce tableau donne, par conséquent, les éléments financiers généraux déduits de l'exploitation des grandes compagnies françaises pendant l'exercice 1858.

Il en résulte qu'il a été construit un réseau de **8,668** kilomètres, ayant coûté, terme moyen, 498,794 francs par kil.

Sur ce réseau, **7,622** kilomètres ont été moyennement exploités en 1858; ils ont produit brut un revenu de 126 francs par jour-kilomètre; la dépense a été de **58** francs, ce qui laisse un produit net de **68** francs.

En répartissant le produit net recueilli sur l'ensemble des

sommes affectées à la construction, on trouve qu'ils n'ont été rémunérés qu'à raison de **4.4** p. c.

Malis les subventions gouvernementales et les combinaisons financières ont permis de distribuer aux actionnaires des dividendes s'élevant en moyenne à **9.50** p. c. par action.

En faisant des tableaux analogues pour chacune des années antérieures depuis 1841 jusqu'à 1858, et en n'inscrivant que les moyennes générales, on forme les tableaux suivants concernant l'ensemble de tous les chemins de fer français, considérés comme s'ils n'avaient fait qu'une seule opération financière qui aurait mis dit-huit années à se développer.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Construction.

Tableau des dépenses faites pour la construction des chemins de fer français, à la fin de chacune des années :

A la fin de l'année	Longueur construite.	SOMMES DÉPENSÉES			Cout kilométrique.
		par les C ^{ies} .	par l'État.	totales.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1841.	569	173,397,735	3,238,710	178,626,495	313,915
1842.	597	217,373,963	3,510,116	220,884,131	386,741
1843.	837	210,691,965	2,935,317	213,627,282	359,304
1844.	929	275,195,813	86,182,777	361,378,596	453,925
1845.	1081	358,685,577	136,807,895	495,493,470	502,221
1846.	1250	519,124,249	310,020,005	829,144,254	663,333
1847.	1426	684,800,580	291,732,417	976,532,997	684,191
1848.	1612	717,444,008	425,686,354	1,143,130,362	709,325
1849.	1801	778,911,923	472,151,002	1,251,062,925	694,365
1850.	2018	830,712,664	515,035,721	1,345,748,385	666,869
1851.	2255	885,550,596	580,129,561	1,465,680,157	650,000
1852.	2502	1,006,801,988	574,205,380	1,581,007,368	631,348
1853.	2766	1,116,191,666	596,181,927	1,712,373,593	619,162
1854.	3042	1,230,110,105	631,367,313	1,861,477,418	611,859
1855.	3330	1,352,116,030	662,385,110	2,014,501,140	604,955
1856.	3626	1,477,821,037	685,851,308	2,163,672,345	596,987
1857.	3929	1,605,426,462	715,213,409	2,320,639,871	590,988
1858.	4235	1,731,839,234	732,643,800	2,464,483,034	582,091
Cout moyen général des 18 années.					
18 ans.	3,274	1,116,191,666	413,125,690	1,529,317,356	467,170

Le tableau qui précède donne, pour la fin de chacune des années écoulées depuis 1841, le montant des sommes dépensées pour la construction de l'ensemble des chemins de fer français, tant par les compagnies qu'à l'État.

Exploitation.

Tableau de l'exploitation générale des chemins de fer français, du 1^{er} janvier 1841 au 1^{er} janvier 1859.

EXERCICE année.	Longueur exploitée.	RECETTE.	DÉPENSE.	RAPPORT de la recette à la dépense.	PAR J.-K. KILOM.		
					Recette.	Dépense.	Produit net.
7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
1841.	517	13,289,107	8,615,070	0.65	21	47	24
1842.	580	14,512,821	9,517,310	0.66	23	45	24
1843.	763	21,566,462	11,543,222	0.54	77	42	35
1844.	847	28,367,729	14,721,319	0.51	94	48	46
1845.	901	32,605,963	16,135,025	0.49	99	42	57
1846.	1,137	43,017,350	20,734,025	0.45	101	42	59
1847.	1,326	49,341,391	23,666,411	0.49	118	58	60
1848.	1,531	57,575,075	29,589,121	0.57	84	48	36
1849.	1,708	70,585,058	35,701,317	0.52	85	43	40
1850.	1,901	87,321,443	46,057,924	0.48	90	43	47
1851.	2,122	108,369,522	54,001,271	0.46	90	41	49
1852.	2,361	137,234,062	57,493,390	0.43	102	43	59
1853.	2,618	171,779,666	73,934,696	0.43	118	51	67
1854.	2,895	201,916,138	87,097,855	0.43	117	48	69
1855.	3,200	235,140,436	105,931,912	0.43	146	64	85
1856.	3,529	254,579,389	127,169,686	0.41	143	64	79
1857.	3,809	324,448,810	151,435,958	0.46	135	61	74
1858.	4,125	352,109,361	165,108,428	0.46	136	58	68
Moyenne générale des 18 années d'exploitation.							
18 ans.	3,007	137,369,416	58,400,818	0.46	117	53	64

En divisant la somme dépensée par le nombre de kilomètres livrés à l'exploitation, on trouve les prix kilométriques inscrits dans la dernière colonne du premier tableau.

Il est bon de faire observer que, chaque année, une certaine

dépense a été faite pour des lignes non achevées; mais, par contre, les lignes inaugurées exigeaient encore un supplément de dépenses; il y a donc là une certaine compensation qui permet de considérer le prix kilométrique indiqué comme ne s'écartant pas d'une manière sensible du coût réel.

On ne manquera pas de remarquer, en parcourant la colonne 6, que le prix kilométrique a considérablement augmenté : de 514 mille francs qu'il était en 1841, il approche de 500 mille francs le kilomètre à la fin de 1858. Cette augmentation ne s'est pas faite d'une manière régulière et progressive, mais par bonds très-capricieux, dont il serait difficile et superflu de rechercher l'origine.

Nous avons ajouté au tableau une ligne intitulée : *coût moyen général*, dont nous allons montrer l'importance.

Considérant les chemins de fer français pris en masse comme une seule opération financière, dont nous examinons une période de dix-huit années, du 1^{er} janvier 1841 au 1^{er} janvier 1859, nous constatons les résultats suivants :

1^o Quant à la longueur construite, elle n'était, en 1841, que de 369 kilomètres, tandis qu'elle atteint 8,688 kilomètres en 1859; la moyenne est de 5,274 kilomètres.

2^o Les capitaux employés (colonne 5) ont naturellement suivi un développement analogue : de 178 millions dépensés en 1841, la somme s'est successivement accrue au point de s'élever, en 1859, à 4,324 millions de francs; la moyenne a été de 1,329,315,386 francs.

3^o Enfin, le prix du kilomètre construit a beaucoup varié; il n'était au début que de 315,915 fr. Il est, à la fin de 1858, de 498,794 fr.; la moyenne, pendant cette période d'exploitation, s'estime à 467,170 fr. C'est ce chiffre qu'il est convenable d'employer lorsqu'il s'agit de la moyenne des produits obtenus par l'exploitation pendant cette période de temps.

Cette exploitation faible d'abord, puisqu'elle ne comptait que 300 kilomètres environ, donnant un revenu brut de 15 millions, sur lesquels on dépensait 8 1/2 millions pour frais, a acquis un développement des plus considérables, puisqu'en 1858 le nombre moyen de kilomètres exploités était de 7,622, et que la recette annuelle s'est élevée à 352 millions. Les quatre colonnes 7, 8, 9 et 10 renseignent, année par année, la loi suivie par cet accroissement d'affaires.

Il est à remarquer que l'exploitation s'est perfectionnée sous le rapport de la dépense, puisque des 65 centièmes de la recette en 1841 (colonne 11), elle n'est plus que de 46 centièmes en 1858 (1).

(1) Ce que nous appelons recettes et dépenses d'exploitation, ce sont les recettes totales faites par les compagnies, et les dépenses comprennent l'impôt du distille, les frais de camionnage, de subvention accordée aux omnibus, etc., en un mot, toutes les dépenses, tandis que, pour la plupart des compagnies, les dépenses d'exploitation ne comprennent pas ces frais additionnels; c'est pour cette raison et à ce point de vue que les compagnies prétendent exploiter à moins des 46 p. c. de la recette.

Les trois dernières colonnes, numérotées 12, 13 et 14, rapportent les résultats financiers à une unité commune, le jour-kilomètre; ce qui permet de comparer les résultats avec la plus grande facilité. Nous y voyons que le mouvement s'est considérablement développé sur les chemins de fer français, puisque, de 71 fr. par jour-kilomètre, la recette a atteint 126 fr. en 1858, et quo même, en 1856, elle s'était élevée à 146 fr. Il y a donc actuellement un mouvement moyen à peu près double de celui qui existait en 1841. On remarquera, en outre, que les frais d'exploitation diminuant en même temps que les recettes ont augmenté, le produit net a été à peu près triplé, tandis que les produits bruts n'ont progressé que du simple au double.

Nous avons ajouté au tableau une ligne montrant le résultat moyen général que l'on a obtenu pendant cette période de dix-huit ans; il en résulte que l'on a exploité, l'une année parmi l'autre, 5,000 kilomètres ayant produit 127 millions et demi, dont une dépense de 58 millions 400 mille francs.

De ces données, on déduit les nombres suivants :

Les chemins de fer français ont été exploités à 46 p. c. de la recette pour frais.

Ils ont produit, en moyenne, 117 fr. par kilomètre, dont 53 fr. de dépense et 64 fr. produit net.

On peut aimer de comparer cette moyenne générale des quatorze années de l'exploitation des chemins de fer français à la moyenne générale des chemins de fer européens; pour cela, on aura recours aux résultats insérés dans notre ouvrage intitulé : *Notes pour servir à l'histoire financière des chemins de fer*, et l'on y trouvera qu'en moyenne générale, les chemins de fer ont produit 100 fr. par jour-kilomètre, dont 50 fr. de dépense et 50 fr. de produit net; donc les chemins de fer français ont réalisé un peu plus que la moyenne, puisqu'ils ont produit brut 117 fr. et net 64 fr. par jour-kilomètre.

Ce produit étant comparé au capital dépensé, tant par l'industrie privée que par l'État, sous forme de subventions, en a rémunéré l'ensemble à raison de 4 1/2 p. c. à peu près; c'est un peu moins que la moyenne générale européenne qui est de 5 p. c. Mais cette infériorité relative est plus que compensée par les subventions dont jouissent les compagnies françaises.

Les capitaux versés par l'industrie privée ont reçu, en moyenne, 6,5 p. c.; cela s'explique de la manière suivante :

Les capitaux employés à la construction des chemins de fer français sont originaires de trois sources différentes.

Il y a les subventions qui se traduisent en un capital ne recevant aucune rémunération; sa part, dans le produit, s'ajoute gratuitement à celle des actionnaires.

Il y a, en second lieu, le capital-obligations, qui ne reçoit qu'un intérêt fixe, le surplus vient aussi augmenter la part des actionnaires.

Enfin, il y a le capital-actions; c'est lui qui supporte toutes les éventualités de la spéculation; ainsi :

1^o Le capital-actions profite de tous les produits qui revien-

draient aux 383 millions de subventions en travaux fournis par le gouvernement ;

2° Il profite également de la part afférente aux 394 millions de subventions en argent ;

3° Il profite encore de la différence d'intérêt due aux 61 millions prêtés par le gouvernement ;

4° Il profite de la différence qui existe entre l'intérêt payé aux porteurs d'obligations et le produit net des chemins de fer ;

5° Par contre, l'avenir des chemins de fer se trouve grevé de 1 milliard 322 millions, différence entre le capital

réalisé par le placement des obligations et le taux auquel il faudra les rembourser ; cette somme doit se prélever sur les bénéfices futurs des chemins de fer.

C'est au moyen de ces subventions et des combinaisons financières, dont quelques-unes rejettent certaines charges dans l'avenir pour favoriser le présent, que les actionnaires doivent de recevoir des dividendes souvent plus que double du produit pour cent réalisé sur l'ensemble des capitaux employés à la construction.

CONCLUSION.

statistique comparative.

Ensemble des chemins de fer français.

ANNÉE.	Longueur exploitée kilom.	Coût kilom.	PAR JOUR-KILOMET.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1841.	317	315,915	71	47	24	0.63	3.9
1842.	580	386,741	89	45	24	0.69	4.8
1843.	765	358,908	77	42	35	0.54	3.5
1844.	847	435,923	94	46	46	0.51	3.7
1845.	901	562,321	99	49	50	0.49	3.5
1846.	1,137	522,533	101	49	52	0.48	3.7
1847.	1,537	328,191	118	28	69	0.49	4.1
1848.	2,654	515,525	84	46	36	0.57	2.6
1849.	2,508	444,265	85	42	40	0.52	2.5
1850.	2,962	453,948	90	43	47	0.48	3.7
1851.	3,209	411,388	90	41	49	0.46	4.4
1852.	3,534	406,518	102	41	59	0.43	3.4
1853.	4,678	447,462	118	31	67	0.43	3.5
1854.	4,348	465,663	127	33	72	0.43	3.6
1855.	4,800	431,015	146	61	85	0.42	6.0
1856.	5,302	470,891	145	64	79	0.44	3.6
1857.	6,802	520,968	153	61	72	0.42	3.8
1858.	7,622	498,794	126	58	68	0.42	4.1

Moyenne générale des 18 exercices.

18 ans. | 3,007 | 467,470 | 117 | 53 | 61 | 0.46 | 4.5

Les chiffres concis qui entrent dans ce tableau contiennent toute l'histoire financière des chemins de fer français, pour une période de dix-huit années, s'étendant de 1841 à 1859.

On peut y suivre l'ensemble des variations que nous avons déjà exposées en détail ; nous nous contenterons, comme traits caractéristiques, de faire remarquer que, dans cette période de temps, l'étendue des chemins de fer s'est accrue dans la proportion de 1 à 16 ; que l'activité de l'exploitation a doublé à peu près (colonne 4) par égalité de longueur ; que les

dépenses de l'exploitation se sont amoindries (colonne 7), mais que, dans ce concert de perfectionnements successifs, une chose est en discordance, c'est le coût élevé des chemins de fer français (colonne 3).

La conséquence naturelle de cette surélévation du prix de construction est un abaissement dans le produit pour cent des capitaux employés ; en effet, la moyenne générale pendant les 18 années ne s'est élevée qu'à 4 1/2 p. c., tandis que la moyenne générale des chemins de fer européens est de 5 p. c.

Mais il est utile de faire observer que les larges subventions octroyées par le gouvernement équivalent, pour les compagnies concessionnaires, à une diminution du coût kilométrique et, comme l'on a attribué tous les bénéfices aux capitaux fournis par l'industrie privée, on trouve qu'ils sont rémunérés à raison de 6,5 p. c.

Ce produit se répartit inégalement entre les porteurs d'obligations qui jouissent d'un revenu fixe et les actionnaires qui subissent toutes les chances variables de l'entreprise.

La 4^{me} colonne constate, en outre, que le trafic des chemins de fer français avaient progressé d'une manière remarquable jusqu'en 1847, mais qu'à cette époque, 1848, on remarque un affaissement subit dans leurs produits : ils ont mis six années, de 1848 à 1853, pour récupérer l'activité qu'ils avaient perdue. Dans les deux années suivantes, le mouvement de progression a continué. C'est à l'exercice 1855 que correspond l'époque la plus florissante des chemins de fer français.

Dans ces derniers temps, on remarque un moment d'arrêt et même une certaine diminution dans leur activité, qui semble due à l'adjonction de nouvelles sections moins productives que celles qui ont été primitivement exploitées.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
PRÉCIS HISTORIQUE.	1
LISTE CHRONOLOGIQUE DES INAUGURATIONS.	3
Pages.	
1 C ^{ie} de Saint-Etienne à la Loire.	0
2 " du chemin de Saint-Etienne à Lyon.	10
3 " du chemin de la Loire.	11
4 " de Toulouse à Montauban.	12
5 " d'Alais à Beaucaire.	12
6 " de Paris à Saint-Germain.	12
7 " des mines d'Anzin.	13
8 " des mines de la Grand'Combe et du Gard.	14
9 " de Montpellier à Cette.	15
10 " de Paris à Versailles (r. g.).	15
11 " de Paris à Versailles (r. d.).	16
12 " de Mulhouse à Thann.	17
13 " de Bordeaux à la Teste.	17
14 " de Strasbourg à Bâle.	18
15 " du chemin de Paris à la mer.	19
16 " du chemin d'Orléans.	19
17 " de Lille à Dunkerque.	25
18 " de Paris à Rouen.	25
19 " du chemin de Rouen au Harre.	26
20 " d'Avignon à Marseille.	27
21 " de Paris à Sceaux et Orsay.	28
22 " d'Amiens à Boulogne.	28
23 " du chemin du Centre.	29
24 " d'Orléans à Bordeaux.	30
25 " de Montpellier à Nîmes.	30
26 " de Montreuil à Troyes.	31
27 " belge Entre-Sambre-et-Meuse.	31
28 " chemin du Nord.	32
29 " de Fampoux à Hazebrouck.	33
30 " de Dieppe à Fécamp.	35
31 " des chemins de l'Est.	36
Résumé.	65
Tableau des ressources créées pour la construction et l'exploitation.	65
Tableau général de la construction et de l'exploitation.	67
CONCLUSION. — Statistique comparative.	69
52 C ^{ie} de Tours à Nantes.	59
53 " de Paris à Lyon (1 ^{re} compagnie).	59
54 " de Creil à Saint-Quentin.	60
55 " d'Asnières à Argenteuil.	60
56 " de Lyon à Aragnon.	60
57 " de Bordeaux à Cette.	60
58 " du chemin de l'Ouest (ancien).	60
59 " du chemin de Ceinture.	62
60 " de Lyon à la Méditerranée.	63
61 " du chemin de Paris à Lyon (seconde comp.).	64
62 " de Dijon à Besançon.	64
63 " des Salines de l'Est.	67
64 " de Biesmes à Gray.	67
65 " de Graissessac à Béziers.	67
66 " de Paris à Caen et Cherbourg.	68
67 " de Provins aux Ormes.	68
68 " des chemins du Midi et canal lat. à la Garonne.	68
69 " du Grand-Central de France.	71
70 " de Lyon à Genève.	72
71 " de Saint-Rambert à Grenoble.	73
72 " de jonction de Rhône-et-Loire.	74
73 " des Ardennes et de l'Oise.	75
74 " de Carmaux à Alby.	75
75 " de Bessèges à Alais.	76
76 " de Hautmont à la frontière belge.	76
77 " de Montluçon à Moulins.	76
78 " de l'Ouest (nouveau).	77
79 " de Paris à Lyon (Bourbonnais).	79
80 " du chemin des Ardennes.	80
81 " de Paris à Lyon et Méditerranée.	81
82 " des chemins de fer du Dauphiné.	84

